CONOSCERE LA STORIA

I GRANDI ESPLORATORI

I GRANDI ESPLORATORI

GLI UOMINI CHE HANNO OSATO L'IMPOSSIBILE

Processo a Cristoforo Colombo: fu davvero un bieco schiavista?

Gli ammutinati del Bounty: paladini della libertà o rinnegati?

James Cook

L'uomo che regalò al mondo un continente nuovo

Magellano

Il primo circumnavigatore della Terra, ucciso dai cannibali

Vasco da Gama

E il piccolo Portogallo divenne il signore di tutti gli oceani

La scoperta dei Poli, tra eroismi e tragedie

Come i Vichinghi scoprirono l'America e perché la persero

La sporca vicenda della conquista del West

Sprea EDITORI

È in edicola!

Scansiona il QR Code

Acquista la tua copia su **www.sprea.it/etruschi**

Editoriale

Vite di uomini straordinari

LA SETE DI AVVENTURA è un impulso talmente forte, nell'uomo, da fargli abbandonare ogni prudenza. Tutti quanti, almeno una volta, abbiamo osato e ci siamo spinti in territori sconosciuti dell'esistenza. Ma solo individui speciali fanno dell'esplorazione una ragione di vita, come se fossero nati per questo compito specifico. Fra le biografie che ci porteranno dai navigatori del Mediterraneo antico fino a coloro che conquistarono la vetta dell'Everest, troveremo molti tratti caratteriali comuni: la fortissima determinazione, il coraggio da leoni, la tempra straordinaria, i nervi d'acciaio e il cuore colmo di sogni di gloria. A volte si tratta di esistenze spezzate dalla tragedia o dalla sconfitta, ma sempre per aver osato troppo, mai per essere state soggiogate dal timore.
Si parla sempre di quanto dobbiamo ai grandi artisti, ai filosofi e agli scienziati che hanno condotto la civiltà dove si trova adesso; una volta tanto, però, chiediamoci dove sarebbe rimasto il mondo senza uomini come Marco Polo e Magellano, Cook e Livingstone.

Sprea EDITORI

LE SPLENDIDE MONOGRAFIE STORICHE

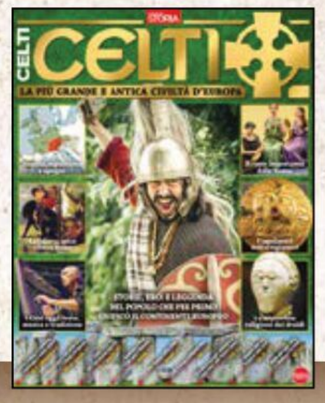
EDIZIONE CARTACEA 9,90€

Se qualcuna ti è sfuggita puoi acquistarla adesso on line

Scegli quelle che ti interessano e acquistale sul nostro portale: molte sono disponibili anche in formato digitale.

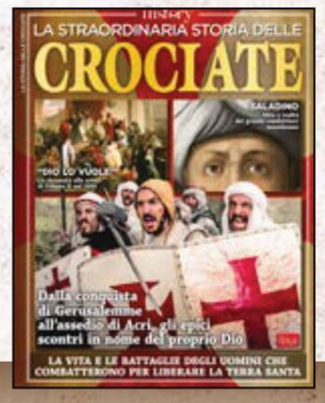
ANCHE IN VERSIONE DIGITALE A SOLI 4,90€

Giorno dopo giorno, la tragica parabola di un grande tiranno



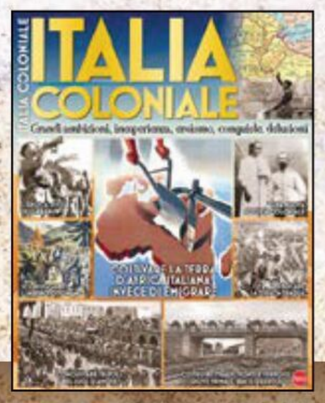
La storia della più antica e grande civiltà europea

Lo speciale sulle forze d'élite più preparate e coraggiose al mondo

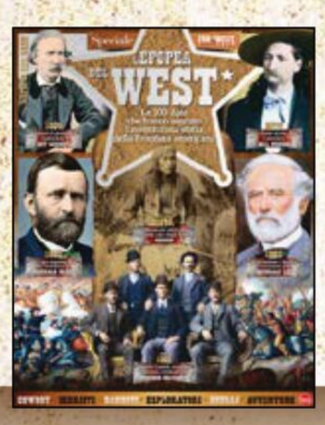


Una grandiosa avventura durata tre secoli

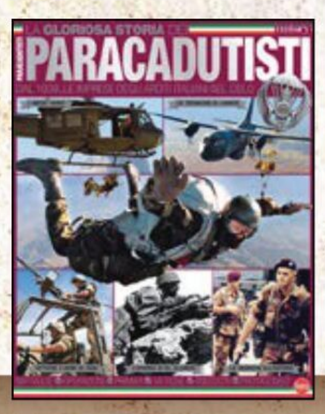
La Storia decisa da idealisti, pazzi e criminali



Le ambizioni di espansione degli italiani nel mondo

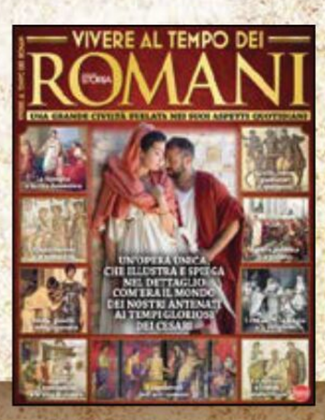


La storia e i grandi personaggi della frontiera americana



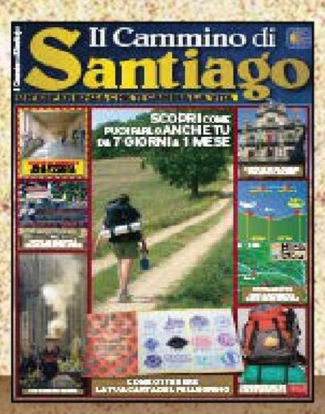
La storia e la vita di uno dei corpi militari italiani più famosi

La città santa di tre religioni attraverso i millenni



Un salto nel tempo per rivivere il mondo degli antichi romani

Gli incontri di grandi uomini con donne speciali

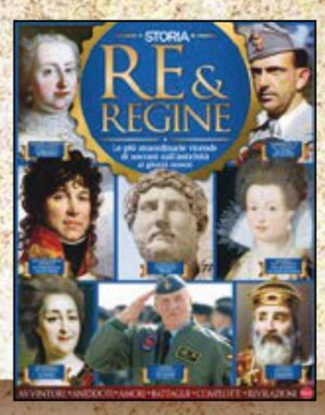


Un pellegrinaggio magico, da conoscere passo dopo passo

Un corpo militare che è prima di tutto una fede, un ideale

La storia fatta da uomini unici e imprescindibili

Una stagione dell'arte italiana fantastica e irripetibile



Il destino li ha messi su un trono: vite chiacchierate e invidiabili

Uomini e donne di ogni epoca, segnati da un grande destino

Le terrorizzanti invasioni che hanno creato l'Europa

•**TELEFONA** al N. 02 87168197
Dal lunedì al venerdì, dalle ore 9,00 alle 13,00 e dalle 14,00 alle 18,00. Il costo massimo della telefonata da linea fissa è pari a una normale chiamata su rete nazionale in Italia.

•**ONLINE** www.sprea.it
•**CONTATTACI VIA SKYPE/WHATSAPP**
abbonamenti.sprea
3206126518
valido solo per i messaggi

■ Consegna con corriere entro cinque giorni dalla ricezione del pagamento

SOMMARIO

6 I primi esploratori: gli eredi di Ulisse
Perché Fenici, Greci e Romani fecero rotta per terre remote

10 I feroci Vichinghi
Pirati, ma anche arditi esploratori e abili mercanti

18 Un veneziano da Kublai Khan
L'avventura di Marco Polo lungo la Via della Seta

28 In viaggio con Allah
Ibn Battuta e gli altri grandi esploratori dei Paesi islamici

32 L'inviato del Celeste Impero
L'eunuco Zheng He alla guida di una grandiosa spedizione

36 Cristoforo Colombo, la fama e il mistero
Forse il sommo esploratore fu anche un crudele schiavista?

44 Vasco da Gama e la scuola portoghese
Come un piccolo Paese divenne la patria dei grandi navigatori

48 La grande rapina di Hernán Cortés
Sulle stragi dei conquistadores si fondò l'Impero di Spagna

52 Il giro del mondo di Magellano
Morì per mano dei cannibali, ma la sua impresa fece storia

58 Francis Drake, il "drago" dei mari
Corsaro, ardito esploratore e salvatore dell'Inghilterra

66 I pirati di Elisabetta e l'Impero Inglese
Un pugno di avventurieri al servizio di Sua Maestà

74 Il Passaggio a Nord di Vitus Bering
Per conto dello zar esplorò i mari fra Asia e America

76 James Cook ai confini del mondo
L'uomo che regalò un ultimo continente al nostro pianeta

82 La spedizione del Bounty
La verità sull'ammutinamento più celebre di sempre

88 Uomini alla Frontiera
La conquista del Canada e degli immensi territori del West, tra eroi e violenze

94 La grande avventura del giovane Darwin
La lunga crociera della nave *Beagle* cambiò per sempre le scienze naturali

100 Il dottor Livingstone alle sorgenti del Nilo
Dove nasce il fiume che ospitò l'immortale civiltà egizia?

102 Gli italiani nel Continente Nero
Da Belzoni a Bottego: i nostri connazionali scoprono l'Africa

108 L'Italia al Polo Nord, trionfo e tragedia
Una vicenda eroica e ambigua: un vero "giallo" nella storia dell'esplorazione

116 O la gloria o la morte tra i ghiacci
La corsa per la conquista del Polo Sud: una vicenda ricca di eroismi e di tragedie

122 Sfida mortale sul Tetto del Mondo
L'ultima frontiera da abbattere: vincere la montagna più alta e difficile del nostro pianeta

I PRIMI ESPLORATORI

Gli eredi di Ulisse

Più di tremila anni fa, coraggiosi marinai fenici, greci e romani si spinsero fino ai confini del mondo. Lo fecero per aprire nuove vie mercantili, per scopi scientifici o, talvolta, per catturare esotiche prede

di Stefano Bandera

Nel 1891, il preraffaellita John William Warehouse immaginò così il viaggio di Ulisse, qui alle prese con le sirene omeriche, simili a uccelli rapaci.

Il mito di Ulisse, che racconta la sua partenza da Itaca dopo l'uccisione dei Proci per esplorare nuove terre oltre le colonne d'Ercole è indicativo del desiderio umano di conoscere il mondo. *Iliade* e *Odissea* dimostrano che in epoca omerica (circa 800 a.C.) il Mediterraneo orientale era già "familiare". Più incerta, invece, era la geografia del Mediterraneo occidentale, abitato da popoli favolosi (i Ciclopi) o creature semidivine, come Circe o Calipso, per non parlare delle mostruose Scilla e Cariddi.

La poesia e il mito ci tramandano un dato reale, cioè che gli uomini del tempo si spingevano in luoghi lontani e sconosciuti molto più spesso di quanto in genere non pensiamo, anche se i loro racconti di viaggio risultavano spesso inattendibili.

Cretesi e Fenici

I primi esploratori del Mediterraneo furono probabilmente i Cretesi, abili naviganti, che dalla loro isola si spinsero fino all'Egitto, al vicino medio Oriente e alle coste del mar Nero. Si viaggiava via mare perché le vie di terra erano poco agevoli, pericolose, oppure non esistevano se non nei territori più popolati. Anche il Mediterraneo occidentale fu esplorato dalle navi di Creta. Monete cretesi sono state ritrovate in Sardegna e nelle isole Baleari. Rapporti stretti legarono Cretesi e Sicani, i primi abitanti della Sicilia. Altrettanto certi i contatti con l'Egitto, se è vero che il faraone Thutmose III, vissuto fra il 1481 e il 1425 a.C., si servì di navi cretesi contro i Siriaci. Gli stessi Egizi si spinsero, per motivi commerciali, lungo il corso meridionale del Nilo, raggiungendo l'Etiopia, lo Yemen, il Regno di Saba e il Corno d'Africa, fino alla Terra di Punt, fra Gibuti e la Somalia. Erano la ricerca di incenso e spezie a spingerli fin laggiù, ma è indubbio che i loro viaggi, anche se non avevano un intento scientifico, produssero importanti conoscenze geografiche.

Anche i Fenici aprirono nuove rotte per ►

Partendo da Creta, dal 2000 al 1450 a.C. ca., la civiltà minoica visitò tutto il Mediterraneo.

intenti commerciali, o alla ricerca di nuove risorse. Raggiunsero le estreme acque del Mediterraneo, visitando la Sardegna e la Spagna e fondarono basi commerciali. Raggiunsero poi Cadice, che si trova oltre le Colonne d'Ercole e si affaccia sull'Atlantico. Lo storico greco Erodoto racconta che gli stessi Fenici, attorno al 600 a.C., compirono per ordine del Faraone la prima circumnavigazione dell'Africa, partendo dal mar Rosso per ritornare nel Mediterraneo dopo un giro completo attorno al continente.

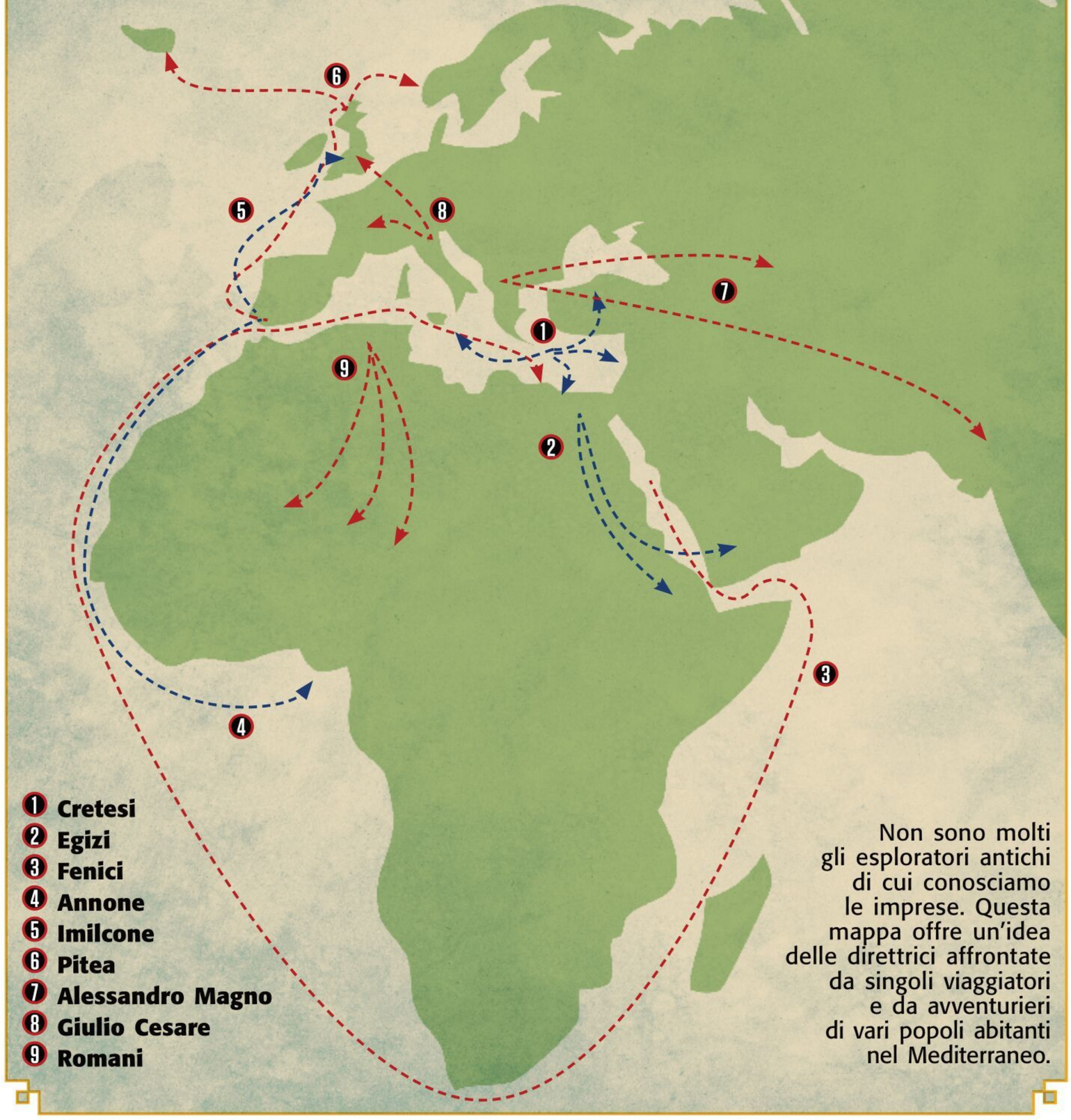
Approdo in Britannia

Il cartaginese Annone, nel 500 o 600 a.C. si spinse con numerose navi e 30 mila coloni lungo le coste occidentali dell'Africa, colonizzando le coste del Marocco, toccando Senegal e Camerun e raggiungendo il golfo di Guinea. La veridicità del viaggio di Annone è stata messa in discussione, ma alcune evidenze astronomiche, come il fatto che i navigatori vedessero il sole compiere il proprio arco a nord e non a sud (cosa che accade a chi si trova nell'emisfero australe), paiono confermarlo. La cosa non deve sorprendere: allora si viaggiava sottocosta e i viaggi per mare erano solo relativamente pericolosi.

Un altro navigatore cartaginese, Imilcone, viaggiò in direzione opposta, verso nord, costeggiando la Spagna e la Gallia, fino a giungere in Britannia. Il suo viaggio aveva probabilmente lo scopo di aprire una rotta per il commercio dello stagno (metallo usato per realizzare il bronzo). Nella relazione di viaggio di Imilcone (che visse attorno al 450 a.C.) si parla di mostri marini e fatti straordinari, ma forse si tratta di espedienti per scoraggiare navigatori concorrenti.

Furono i Greci a dare base scientifica a viaggi che, fino ad allora, avevano avuto più che altro motivazioni commerciali e il loro impulso all'esplorazione si volse anche a oriente. Erodoto racconta il viaggio di Scilace, che attorno al 500 a.C. esplorò le foci dell'Indo, raggiunse l'Oceano Indiano e poi

Fino ai confini del mondo

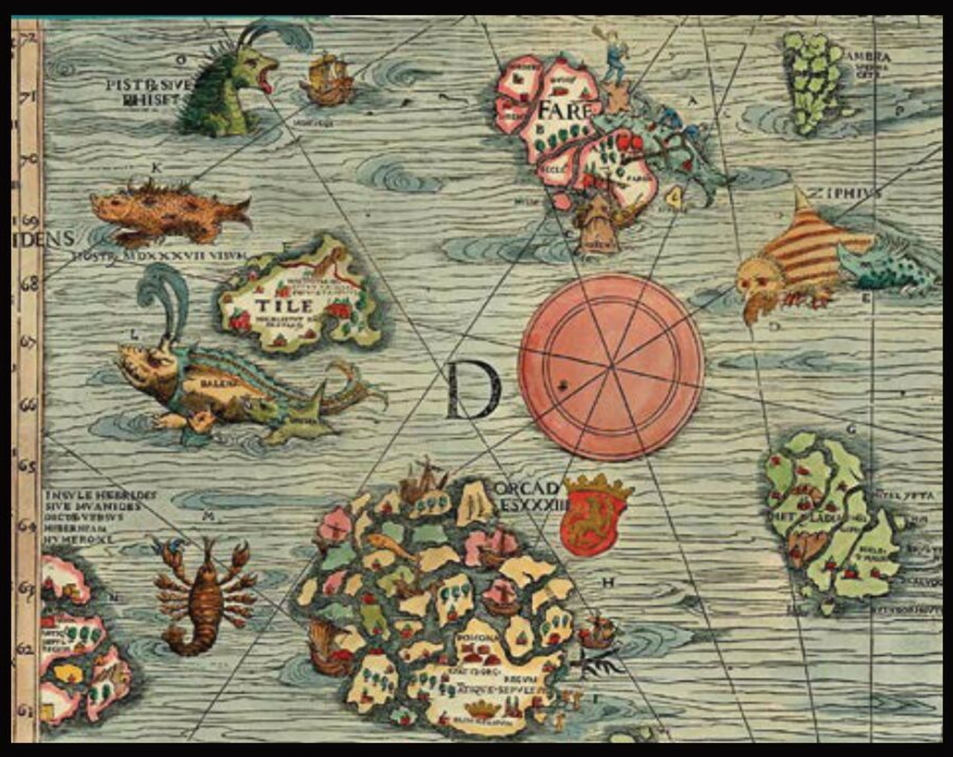


Non sono molti gli esploratori antichi di cui conosciamo le imprese. Questa mappa offre un'idea delle direttrici affrontate da singoli viaggiatori e da avventurieri di vari popoli abitanti nel Mediterraneo.

Dall'Ultima Thule alle Isole Fortunate

Tra i luoghi raggiunti dagli antichi esploratori, alcuni hanno attirato in maniera particolare i cultori di misteri e curiosità. Come la Thule di cui parla Pitea, per esempio, oppure le Isole Fortunate, citate da diversi storici e geografi, come Plinio (23-79 d.C.) che ne parla nella sua *Naturalis historia*.

Thule è stata di volta in volta identificata con la Groenlandia, l'Islanda, la costa norvegese o l'isola di Saaremaa, al largo dell'Estonia. Su quest'ultima isola si trova il lago di Kaali, il più grande di un gruppo di nove crateri, creati da un meteorite. Dentro il lago, secondo il folclore del luogo, il sole scende a riposare. Anche il nome Thule, del resto, sarebbe ricollegabile alla parola locale *tuli*, che significa fuoco.



Le Isole Fortunate, di cui parla la mitologia greca, sono invece le Canarie, al largo della costa africana. A identificare i due luoghi sono geografi e scienziati antichi come Plinio, Diodoro Siculo, Tolomeo e Plutarco. Qualcuno ha anche però ipotizzato che le Isole Fortunate di cui parla la leggenda si trovassero molto più a occidente e siano identificabili con alcune isole caraibiche o con la costa più orientale del Brasile. Da tempo si parla della possibilità che navigatori fenici, cartaginesi o romani abbiamo attraversato l'Atlantico mettendo in contatto Europa e America (creduta, comunque, una propaggine dell'Asia, come accadde poi a Colombo). Quest'ipotesi sarebbe sostenuta da immagini di frutti caraibici e americani in mosaici e altre opere artistiche romane.

tornò verso occidente, toccando la penisola arabica e il mar Rosso. Ma il primo navigatore a poter essere considerato un autentico esploratore fu Pitea (380-310 a.C.), che partì da Massalia (Marsiglia) e si diresse verso nord navigando l'Atlantico.

A nord e ritorno

Il greco fece tappa a Bordeaux, Nantes, Plymouth, per arrivare alle Isole Scilly (di fronte alla punta occidentale della Cornovaglia) ricche di miniere di stagno. Proseguì per l'Isola di Man, nel tratto di mare che divide Inghilterra e Irlanda, raggiunse le isole Ebridi, nel nord della Scozia, circumnavigò la Gran Bretagna, giunse nel Kent e visitò il Mare del Nord.

I viaggi di Pitea ci sono stati tramandati da una relazione, intitolata *Sull'Oceano*, di cui restano solo frammenti, ma che è ricordata da storici e geografi successivi. In essa si parla di un'isola posta nell'estremo settentrione, a sei giorni di navigazione dalle coste britanniche, che Pitea chiama Thule e che descrive come una terra di fuoco e ghiaccio, su cui il sole non tramonta mai. Thule è stata, di volta in volta, identificata con l'Islanda, le isole Shetland, le Fær Øer o con una parte costiera della Norvegia. Il greco scrisse che Thule era un paese agricolo, i cui abitanti si cibavano di frutta e latte, oltre a produrre una bevanda di grano e miele (l'idromele dei popoli scandinavi). Disse di aver visto il luogo in cui il Sole "va a dormire" e registrò che a Thule la notte durava solo poche ore. A un giorno di navigazione verso nord, contemplò anche il mare ghiacciato, mai visto prima da un greco, e lo chiamò "mare di gelatina". Nel Mare del Nord visitò probabilmente l'isola di Helgoland, dove si trova l'ambra.

> Il mito di una terra all'estremo Nord del mondo, la Thule di Pitea, ha ispirato anche i miti pseudoscientifici del nazismo, che credettero di individuarvi la "patria della razza ariana".

I viaggi di Pitea secondo Olive Carleton Smyth (1880-1933).

Sulle vie di Roma

Conoscenze più approfondite sulle terre asiatiche arrivarono in Grecia dopo le campagne di Alessandro Magno. Anche i Romani diedero un contributo importante alla scoperta di luoghi di cui nessuno aveva parlato scientificamente. Se infatti i Greci avevano pensato a esplorare le coste, i Romani si spinsero nell'interno dei territori sottomessi e ciò permise di avere ampie descrizioni di Spagna, Gallia e Germania. Cesare, nel *De bello Gallico*, fu il primo a descrivere la Britannia, mentre in epoca imperiale esploratori romani si spinsero nel cuore dell'Africa, fino al fiume Niger e al Lago Ciad alla ricerca di schiavi e animali esotici per i giochi del circo.

Anche il geografo Strabone compì in quel periodo viaggi esplorativi nel Vicino Oriente, che gli consentirono di scrivere la sua *Geografia*, in diciassette volumi. Si favoleggia di possibili esplorazioni romane nelle Americhe, di cui pare esistano indizi in mosaici pompeiani che raffigurano l'ananas, un frutto americano e caraibico. Se vi è certezza di rapporti commerciali con la Cina, mediati dai Parti, restano dubbie le ipotesi di eventuali esplorazioni romane in Estremo Oriente: se mai ci sono state non ne è rimasta traccia. ■

I FEROCI VICHINGHI

Hanno fama di sanguinari pirati che saccheggiavano villaggi inermi. Ma, grazie al dominio dei mari, seppero anche scoprire nuove terre e intessere traffici commerciali, scambiando ricchezze e benessere fra genti lontanissime

di Maurizio Fortini

La grande vela bianca si strappò all'improvviso, lacerata dall'insidioso vento dell'Atlantico. Ma la nave non si fermò. Lungo e affusolato, il robusto scafo di quercia continuò a solcare le onde, sollevando solo qualche spruzzo di spuma sul ponte. Gli uomini remavano insieme con grande vigore, sospingendo lo scafo avanti, nel mare in burrasca. Fu solo grazie alle loro braccia se l'imbarcazione riuscì a raggiungere la costa. All'approdo, si riversarono sulla spiaggia: non erano più marinai, ma guerrieri. Coperti di pesanti tuniche di lana, erano armati di lunghe lance acuminate e robuste asce da battaglia. Uno di loro, con voce possente, levò un urlo gutturale roteando in aria la spada. Gli altri risposero in coro, esaltati. Il gruppo si avventò verso un grande edificio non lontano sulla costa. Era un monastero colmo di ori, gemme e buon cibo: delizie che attendevano, come frutti maturi, di essere raccolte. A difenderle, solo un pugno di frati imbelli, ignari del pericolo.

L'immagine del feroce invasore che assale inermi abbazie depredandole di tutti i beni, è la prima che affiora alla mente udendo la parola "vichingo". Prevale sempre la fama degli stupri e delle razzie, e infatti il termine stesso ha in sé una radice che lo collega al saccheggio. Si tende quindi a considerare i Vichinghi niente altro che pirati che rubavano a chi era troppo debole per difendersi. Cosa che fecero eccome, spostandosi via nave dalla Scandinavia fin oltre le coste delle isole britanniche puntando villaggi e monasteri, massacrandone gli abitanti e razziando tutte le loro ricchezze: a provarlo sono i resoconti dei testimoni di allora, ma anche i ritrovamenti odierni di piccoli o grandi tesori seppelliti in fretta e furia dai proprietari terrorizzati per salvarli dal saccheggio degli invasori.

> Proprio come gli antichi Fenici, i marinai vichinghi coniugavano commercio e rapina.

Tutto ciò, però, rappresenta solo una parte della storia. La potenza dei Vichinghi era sorretta da due fattori: le tremende razzie cui è legata la loro fama, ma anche la straordinaria abilità nei commerci. Non solo fondarono colonie nelle terre via via conquistate, ma stabilirono rotte di scambio così fitte ed efficienti da trasformare in breve la loro civiltà in una delle più prospere del tempo. Quando non erano impegnati nei saccheggi, ossia per la maggior parte dell'anno, gli stessi uomini che sarebbero partiti per il mare erano occupati a lavorare la terra. E quando non coltivavano, creavano gli splendidi gioielli e i favolosi ornamenti per i quali sarebbero divenuti celebri nel mondo. ►

I CAPI PIÙ TEMUTI

Ecco i più terribili predatori scandinavi

ERIK IL ROSSO (951 – 1003)

Esiliato dall'Islanda per omicidio, colonizzò la Groenlandia ("terra verde").

GUTHRUM (??? – 890)

Mosse guerra ad Alfredo il Grande, re dei Sassoni.

INGVAR IL VIAGGIATORE

(DATE IGNOTE)

Razziò le città sulla costa del Mar Caspio.

RODULF HARALDSSON

(??? – 873)

Operò razzie in Britannia, Francia e Germania.

IVAR SENZ'OSSA

(DATE IGNOTE)

Invase l'Anglia orientale con la Grande armata danese.

VIAGGI VERSO L'IGNOTO

Esperti costruttori di navi, erano in grado di avventurarsi più lontano di chiunque altro, fino a scoprire un nuovo continente

Secoli prima che Cristoforo Colombo si imbattesse in quella che sarebbe stata chiamata America, i Vichinghi già solcavano l'Atlantico, affascinati dall'ignoto al di là dell'orizzonte. Conoscevano perfettamente il sistema fluviale russo, lungo il quale avevano raggiunto il Medio Oriente. E grazie ai loro viaggi erano riusciti a ritagliarsi un ruolo importante in un mondo che stava rapidamente cambiando. La loro civiltà prosperava su una sola eccellenza, la navigazione: tutto ruotava intorno alle navi. Le loro erano le più grandi, le più leggere e veloci mai costruite. Poderose e funzionali, erano il risultato di un perfezionamento secolare che le aveva rese non solo resistenti alle terrificanti tempeste dell'oceano, ma capaci di scivolare nel ridotto alveo dei fiumi. Grazie alle navi, i Vichinghi colonizzarono parti del mondo ancora sconosciute: dedicare tempo ed energie al miglioramento degli scafi rappresentava quindi un investimento molto fruttuoso.

> Alcuni capi furono sepolti in navi di pietra insieme ad armi, oggetti di valore e schiavi.

Mentre gli altri regni faticavano a difendere le proprie coste, i Vichinghi utilizzavano l'incontrastata supremazia marittima per commerciare ovunque, privilegiando sempre il trasporto sull'acqua e avvantaggiandosi della sua maggiore rapidità: una spedizione di cinque giorni per mare poteva equivalere a un mese via terra. Spingendosi verso terre inesplorate e remote, essi sbarcarono in Islanda e raggiunsero addirittura il Nord America. Qui, però, le loro piccole colonie in Goenlandia e a Terranova (che essi chiamarono Vinland) durarono molto poco, probabilmente a causa dei cattivi rapporti con i popoli locali. Una moneta norvegese della fine dell'XI secolo è stata rinvenuta in un sito archeologico dei nativi del Maine, a dimostrazione che, per un certo tempo, vennero intrattenuti anche rapporti commerciali.

È suggestivo immaginare quelle robuste e affusolate navi solcare baldanzose le onde, guidate dalle maestose e arcigne teste di drago fissate a prua. Ma non così affascinante doveva essere la vita per chi stava a bordo. Poiché non c'erano ripari a coperta, di notte ci si rifugiava sotto le vele, distese a mo' di tenda. Per coprirsi, i Vichinghi usavano rudimentali sacchi a pelo ricavati dalle pelli. Il cibo era frugale: carne essiccata o conservata sotto sale irrorata con birra o latte acido o semplice acqua. I naufragi non erano infrequenti: durante il viaggio verso la Groenlandia, Erik il Rosso perse ben undici delle sue venticinque navi. In questi casi, la mancanza di comunicazione e di soccorsi precludeva ogni possibilità di salvezza e la notizia stessa del disastro impiegava settimane, mesi o addirittura anni per giungere alle orecchie di chi era rimasto in patria.

Ma fu proprio la determinazione con cui superavano ogni difficoltà a spronare i Vichinghi ad affrontare enormi rischi pur di tentare la via del saccheggio. Verso la fine dell'VIII secolo essi invasero l'Inghilterra; intorno all'860 re Hastein saccheggiò e distrusse Luni, sulla costa toscana, assaltò Costantinopoli e, una ventina d'anni dopo, risalì la Senna per minacciare Parigi. ►

Vele di lana
Le navi erano dotate di un'unica vela quadrata larga circa 10 m, presumibilmente fabbricata in lana. Quando si bagnava, il tessuto veniva rinforzato con un graticcio di lacci di cuoio tesi e incrociati, in modo da mantenere la forma.

Scafi di legno
Le navi vichinghe erano fatte tutte allo stesso modo, ossia con assi di quercia o pino sovrapposte e inchiodate assieme. La struttura era poi rinforzata e impermeabilizzata riempiendo i vuoti tra le assi con lana o pelli intrise di pece.

Spaventose polene
La prua era decorata spesso con una testa di animale intagliata nel legno, che il più delle volte rappresentava un drago o un serpente. Le polene erano conservate in luogo protetto e collocate al loro posto solo poco prima dello sbarco, per evitare che subissero danni durante la traversata in mare. Avevano scopo sia magico, sia intimidatorio.

La maestria dei formidabili costruttori di navi vichinghe non aveva pari in Europa.

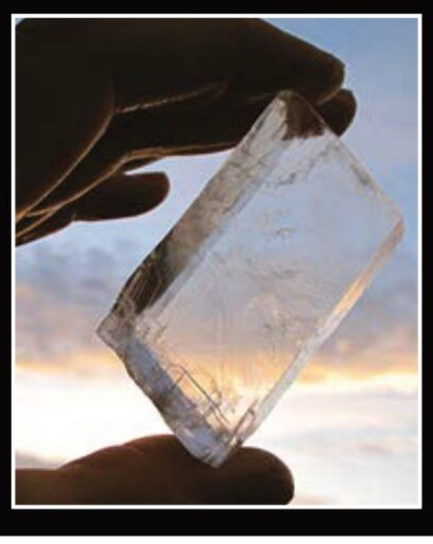
Il timone
Era fissato sul retro della nave, a tribordo. Per muoverlo occorreva una forza molto maggiore rispetto ai timoni odierni. Il suo nome inglese, *starboard*, deriva da quello della sua posizione, che era appunto di tribordo, ossia *steerboard*.

Remi veloci
La loro lunghezza cambiava a seconda del settore della nave in cui erano usati. I remi venivano calati solo quando era necessario accelerare (avvicinandosi alla costa o solcando un fiume), e poi ritirati mentre si navigava a vela in mare aperto. Non c'erano sedili: i rematori si accomodavano sulle casse.

Chiglia robusta
La prima parte dello scafo a essere costruita, garantiva la giusta resistenza sotto la linea di galleggiamento e consentiva la navigazione in acque poco profonde. Alcune navi presentavano anche un secondo "guscio" esterno, in grado di assorbire gli urti in caso di trascinamento sulla spiaggia.

Mini-stiva
I drakkar erano imbarcazioni dallo scafo allungato e un pescaggio poco profondo, caratteristiche che consentivano una grande velocità e la possibilità di navigare in acque di un solo metro di profondità, avvicinandosi molto alla riva e rendendo così gli sbarchi velocissimi. La capacità della stiva era quindi ridotta al minimo: c'era spazio solo per gli oggetti indispensabili e per il bottino. Le navi mercantili, invece, dette *knorr*, erano dotate di una stiva molto più ampia.

Fori multiuso
Erano disposti sui due lati dell'intero scafo. Quando non erano occupati dai remi, i fori servivano a tenervi saldamente legati gli scudi. Ciò avveniva solo quando la nave era in porto, perché il rischio che si sganciassero durante la navigazione, perdendosi in mare, era molto alto.



La navigazione

I Vichinghi avevano già visitato gran parte del mondo ben prima della nascita dei più grandi esploratori, e dell'invenzione di strumenti come bussole, satelliti e radio. Ci riuscirono grazie al coraggio e all'esperienza. Si lasciavano guidare dalla natura. Studiavano la posizione delle stelle e del sole, e deducevano la distanza della terraferma dal colore del mare e dai movimenti delle onde.

Terminato il viaggio, i marinai trasmettevano i dettagli della navigazione a chi si accingeva a compiere lo stesso tragitto e in tal modo queste nozioni passavano di generazione in generazione. I pochi ausili tecnologici conosciuti a quell'epoca servivano per registrare il moto del sole e controllare la correttezza della rotta: nei giorni di nebbia era utile la "pietra del sole", un minerale che, se traguardato, cambiava colore indicando la posizione dell'astro solare nascosto tra le nuvole.

ARMI MORTALI

Spada
Dotata di lama lunga fino a 90 cm, si teneva in una sola mano. Solo le spade dei capi presentavano un'impugnatura decorata. Certe spade avevano un nome ed erano tramandate di padre in figlio.

Arco e frecce
Costruiti in legno di olmo, frassino o tasso, richiedevano una forza di trazione di circa 45 kg. Si tendevano verso il petto. Le punte di freccia, in bronzo o ferro, avevano varie fogge.

Coltelli
C'erano due diversi tipi di coltello: uno semplice, a un solo filo, e l'altro simile a un machete, detto *seax*, più pesante e leggermente ricurvo.

Ascia
Una delle armi più diffuse. Quelle danesi erano alte come un uomo e venivano impugnate a due mani, ma ve n'erano anche di piccole, da lancio.

Lancia
Era l'arma dei contadini, costituita da una punta di metallo montata su un'asta lunga 2 o 3 m. Serviva nel corpo a corpo e nel lancio a distanza. Era l'arma di Odino, re degli dei.

Molti rinvenimenti archeologici provano la ferocia con cui erano condotti i raid vichinghi.

RAZZIE

Nessun monastero poteva dirsi al sicuro dal terribile flagello degli spietati Uomini del Nord

Erano arrivati nel cuore della notte. Le tenebre erano così profonde che i monaci non si erano accorti di nulla. Quando avevano visto la nave approdare sulla spiaggia, era ormai troppo tardi. Uno dei confratelli era corso a svegliare i compagni gridando: «Sono qui! I demoni stanno arrivando!». Era scoppiato il pandemonio. Alcuni invocavano aiuto, altri tentavano di mettere in salvo gli oggetti sacri nascondendoli tra le pieghe della tonaca. Ma gli invasori erano già nel monastero, rapidi come saette. Uomini giganteschi, più grandi di quanto i poveri chierici potessero immaginare. E con quei biondi capelli e le armi in pugno sembravano davvero diavoli assetati di sangue.

Tutto si consumò in pochi attimi: i predoni si avventarono sui monaci inermi con una violenza senza pari. Non vi fu tempo nemmeno per invocare pietà. Spade e asce roteavano senza sosta. In pochi istanti l'oasi di pace e preghiera si trasformò in un macello inondato di sangue. Un solo monaco si salvò. Era riuscito a farsi strada tra i fendenti fino a nascondendosi nell'erba alta. Aveva visto i confratelli trascinati fuori dalle loro celle e massacrati uno dopo l'altro. Aveva visto gettarne i corpi in mare, a picco giù dalla scogliera. Qualcuno era ancora vivo. Infine, aveva visto le sante mura ardere come una torcia, illuminando la notte. Riusciva persino a sentire il calore del fuoco sul volto. Mestamente, il monaco guardò il calice d'oro, l'unica cosa che fosse riuscito a prendere prima di scappare, e lo strinse a sé. Tutto il resto, reliquie e oggetti preziosi, era ormai nella stiva dei predoni. Fulminei come erano arrivati, salparono e scomparvero nelle tenebre.

> Molte delle loro imprese vennero raccolte in saghe, vere antenate dei moderni romanzi.

Era il 793 quando un'orda vichinga attaccò il monastero di Lindisfarne. Quella strana costruzione di pietra esposta sul mare e colma di ricchezze come uno scrigno di pietre preziose era un frutto troppo succulento per non suscitare l'ingordigia dei predoni del mare. Fu solo l'inizio di una lunga serie di scorrerie. Nell'855, un gruppo di guerrieri appartenenti alla Grande armata danese invase l'Anglia orientale, mettendo a ferro e fuoco la campagna, cacciando i governanti locali e tiranneggiando le popolazioni. Altre invasioni scandinave sconvolsero le coste d'Irlanda e raggiunsero anche il continente, seminando terrore fino al Baltico, al Mar Nero e perfino alla lontanissima Persia.

Sulle ragioni che mossero i Vichinghi alle continue scorrerie non c'è accordo tra gli studiosi, divisi tra chi pensa a una reazione all'espansione del cristianesimo e chi invece le addebita alla sovrappopolazione e alla semplice fame di ricchezze. Forse fu solo insaziabile sete di avventura. Indipendentemente dalle motivazioni che li mossero, comunque, di certo i Vichinghi lasciarono una memoria indelebile nei territori che ebbero la sventura di subire i loro soprusi. ►

Come avvenivano le loro razzie

1 Preparazione
I Vichinghi non agivano mai d'impulso: pianificavano le azioni nel dettaglio. Per prima cosa individuavano un obiettivo semplice da attaccare, di solito lungo una costa conosciuta. Poi lo aggredivano all'improvviso. Verso la metà del IX secolo i raid erano condotti con molte navi, anche 300 o 400.

2 Radunare i cavalli
Le navi, dallo scafo piatto, erano progettate per risalire a remi i fiumi; ma se l'obiettivo era lontano dalla riva, occorreva lasciare gli scafi e proseguire a cavallo; a volte i Vichinghi aggredivano i villaggi vicini per procurarsi gli animali necessari per assalire le loro prede e tornare alle navi con il bottino.

3 Attacco a sorpresa
I monaci non potevano opporre resistenza ai feroci razziatori. I Vichinghi erano addestrati: attaccavano con furore e all'improvviso, gettandosi sui religiosi per massacrarli. Alcuni venivano gettati fuori dal convento, altri erano fatti prigionieri o buttati a mare.

4 Bottino e fuoco
Una volta sbarazzatisi dei monaci, i Vichinghi devastavano e razziavano quanto potevano. Razziavano anche le scorte di cibo, ma le più ricercate erano le reliquie. Spesso ignoravano i preziosi manoscritti. Dopo aver spogliato gli edifici, appiccavano il fuoco al monastero e al villaggio vicino.

5 Fuga
Radunati i prigionieri e il bottino, era tempo di tornare alle navi, caricarle e ripartire. Avrebbero poi rivenduto oro, gioielli e oggetti sacri, mentre i monaci sopravvissuti sarebbero stati offerti come schiavi.

Anatomia del guerriero vichingo

Elmo
I Vichinghi non hanno mai avuto elmi con le corna, bensì tondi e con protezioni intorno al naso e agli occhi. Costosi, venivano passati di padre in figlio.

Capigliatura
Uomini e donne portavano i capelli lunghi. I guerrieri potevano raccoglierli in una crocchia sopra la nuca, o rasarsi. Anche barbe e baffi erano curati.

Armatura
Cotte di maglia e armature in cuoio o metallo erano costose: solo i più ricchi potevano permettersele. I più indossavano semplici tuniche di lana.

Calzature
Erano ricavate in genere da un pezzo di cuoio che veniva cucito aderendo direttamente al piede. Gli stivaletti erano fissati con lacci di cuoio.

Scudi
I più comuni erano tondi e di legno leggero e rinforzati con bordi di ferro o cuoio. Il diametro arrivava ai 120 cm, ma spesso era anche inferiore.

I ruderi del monastero di Lindisfarne, ancora oggi meta di pellegrinaggi.

Attacco a Lindisfarne

Lindisfarne si trova al largo della costa nordorientale inglese. Nell'alto medioevo fu la base di partenza per l'evangelizzazione del nord dell'isola. Nel 793 il monastero fu vittima di un attacco destinato a gettare nello sconforto l'intera cristianità: il 7 giugno i Vichinghi invasero Lindisfarne e «distrussero la chiesa di Dio, la saccheggiarono e compirono massacri». Non si trattava del primo raid vichingo in assoluto, ma non era mai accaduto che i predoni venuti dal mare attaccassero il territorio inglese.

Un dotto dell'epoca scrisse che «non si era mai provato un terrore simile prima di averlo sofferto a causa dei pagani» e proseguì: «I pagani hanno versato il sangue dei santi sull'altare e hanno calpestato i loro corpi nel tempio di Dio, come fossero letame gettato in strada».

I feroci Vichinghi

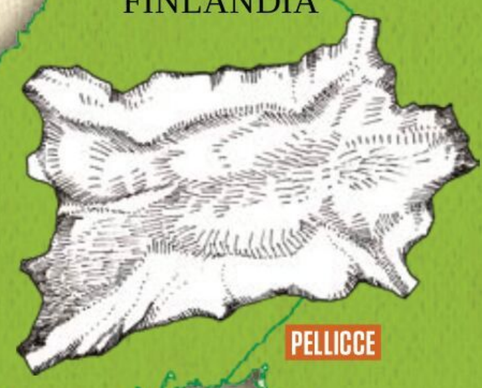
Quanto valeva la mercanzia?

1 SCHIAVA
= 1 VACCA E 1 BUE
1 COTTA DI MAGLIA
= 2 CAVALLI
O 4 SCHIAVI MASCHI
1 CAVALLO = 3 VACCHE
1 STAFFA = 1 SPADA
O 125 G D'ARGENTO

AVORIO DI TRICHECO, STECCHE DI BALENA
PELLAMI, PELLICCE

FINLANDIA

NORVEGIA



PELLICCE

SAPONARIA

SVEZIA

GRANO, LANA, MIELE,
STAGNO

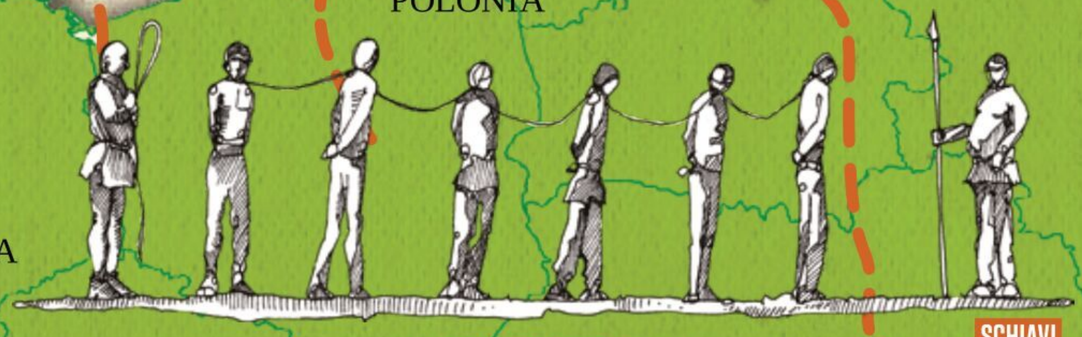
SCOZIA

DANIMARCA

RUSSIA

REGNO D'INGHILTERRA
(1066)

POLONIA



SCHIAVI

GERMANIA

UCRAINA

DUCATO DI NORMANDIA
(911)

FRANCIA

ARGENTO, VINO

SALE, VINO

ITALIA

SPAGNA

VINO, SPEZIE

REGNO DI SICILIA
(1130)

PRINCIPATO D'ANTIOCHIA
(1098)

Quando non viaggiavano a scopo di rapina, gli Uomini del Nord si dimostravano abili mercanti.

TRAFFICI

Molti Vichinghi non erano dediti soltanto alla razzia, ma intessevano una rete commerciale prospera e complessa

Per quanto i saccheggi fruttassero benefici economici immediati, non erano l'unica risorsa dei Vichinghi. In realtà, essi dedicarono molte più energie a tessere una formidabile rete di traffici commerciali. Grazie all'estrema perizia acquisita nel campo delle costruzioni navali, riuscivano a raggiungere terre lontane riportando in patria merci esotiche e beni di valore. I loro mercantili, detti knorr, erano in grado di trasportare fino a 35 tonnellate di carico, metalli preziosi e bestiame compresi.

I loro primi mercati sorsero verso la metà dell'VIII secolo lungo il Baltico occidentale, e attiravano da ogni dove persone interessate allo scambio di mercanzie. A causa del crescente successo delle loro attività, in breve tempo attorno agli scali sorsero insediamenti permanenti che si svilupparono in vere e proprie città: Birka in Svezia, Kaupang in Norvegia e Hedeby in Danimarca, per esempio, si svilupparono prepotentemente e si popolarono di mercanti e artigiani.

Importanti rotte commerciali sorsero anche nelle isole britanniche, con York e Dublino che divennero i maggiori centri di scambio. Con l'aumento dei traffici, i Vichinghi attraversarono il mar Baltico, risalendo i fiumi russi e fondando città di scalo nel principato di Kiev e di Novgorod. Giunsero addirittura fino a Costantinopoli, la grande capitale del ricco Impero bizantino, in un viaggio che non fu certo privo di pericoli a causa dell'ostilità degli abitanti. Ma non si persero d'animo e si spinsero oltre, fino a Gerusalemme e Baghdad, scambiando pelli e schiavi con spezie e sete preziose. Era impossibile, per loro, resistere al richiamo della Via della seta e delle leggendarie ricchezze d'Oriente.

I mercanti nordici si facevano pagare con monete d'argento, valutate in base al peso. Spesso venivano poi fuse per ricavarne gioielli, a loro volta messi in commercio. Si può solo cercare di intuire il volume d'affari di tali traffici: ne danno conto i tesoretti di monete coniate in terra inglese e ritrovati in Svezia, così come un gruppo di 40 mila monete arabe e 38 mila di area germanica. Nel tempo, il suolo inglese dominato dai Vichinghi ha restituito anche eleganti recipienti provenienti dal Nord Europa, seta dal Mediterraneo e teste di ascia fucinate dai fabbri sulle coste del Mar Baltico.

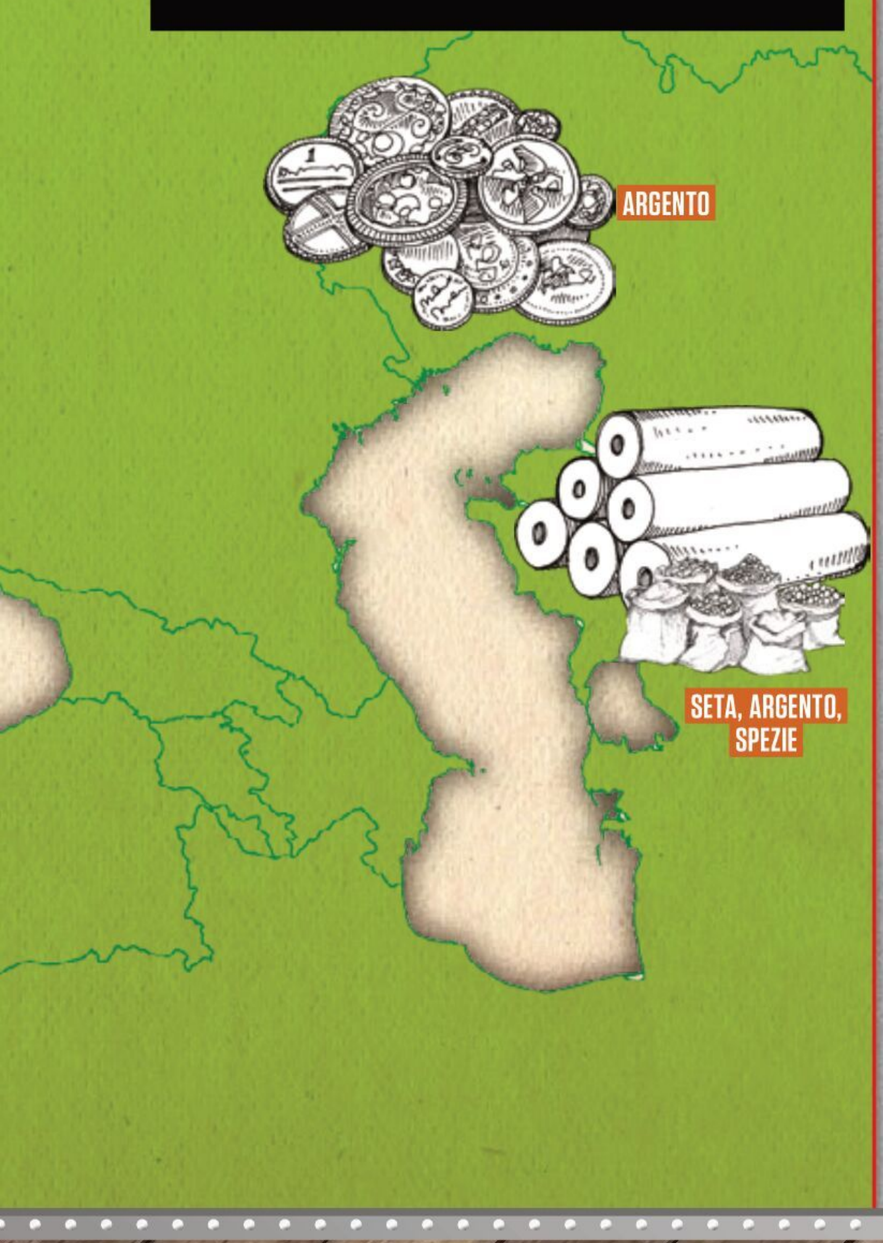
Questa vastissima e lucrosa rete di commerci attrasse al Nord un gran numero di artisti e di artigiani: c'era chi utilizzava il vetro importato dall'Europa occidentale per produrre elementi colorati di collane e monili, mentre l'ambra che giungeva copiosa dal mar Baltico, dove veniva raccolta fin dai tempi preistorici, era lavorata in magnifici gioielli e pedine da gioco. Gli abili artigiani vichinghi sapevano creare pregevoli suppellettili e splendide fibule di bronzo, e ricavavano pettini finissimi lavorando le corna di cervo. Erano aperti al gusto delle genti con cui scambiavano merci, e ciò ne fece evolvere lo stile. ■

Le nozze erano grandi occasioni di festa: potevano protrarsi anche per più di una settimana.

Razziatori o mercanti?

Il motivo scatenante delle invasioni era semplice: la terra. I Vichinghi, o Uomini del Nord (termine più preciso, perché "vichingo" significa razziatore specializzato in attacchi rapidi via mare), cercavano nuovi territori. La Scandinavia è avara di terreni coltivabili: la sovrabbondanza di corsi d'acqua e zone montuose non consente di mantenere una popolazione troppo numerosa. I Vichinghi hanno iniziato ad attaccare le coste inglesi nel 793, anno del sacco di Lindisfarne, e durante quel veloce "sopralluogo" hanno potuto apprezzare l'abbondanza di terre, la qualità dei raccolti, l'opulenza del bestiame che pascolava nelle campagne. Aggiungiamo le ricchezze custodite nei monasteri e nelle città, ed ecco spiegata la ragione della loro attrazione per l'Inghilterra.

Quanto all'essere "razziatori sanguinari", è certo che la violenza faceva parte della loro cultura, ma non era la sola molla scatenante dei loro attacchi. Volevano fare profitto. Di rado distruggevano completamente un abitato, perché desideravano tornare a saccheggiarlo ancora. Fare bottino era un ottimo modo per sfogare le impetuose energie dei giovani, ma non era l'unica attività svolta nella Scandinavia altomedievale.



MARCO POLO

Un veneziano alla corte di Kublai Khan

Una straordinaria avventura nell'Oriente favoloso, narrata dal libro di viaggi più affascinante (e controverso) di tutti i tempi

di Mario Pivano

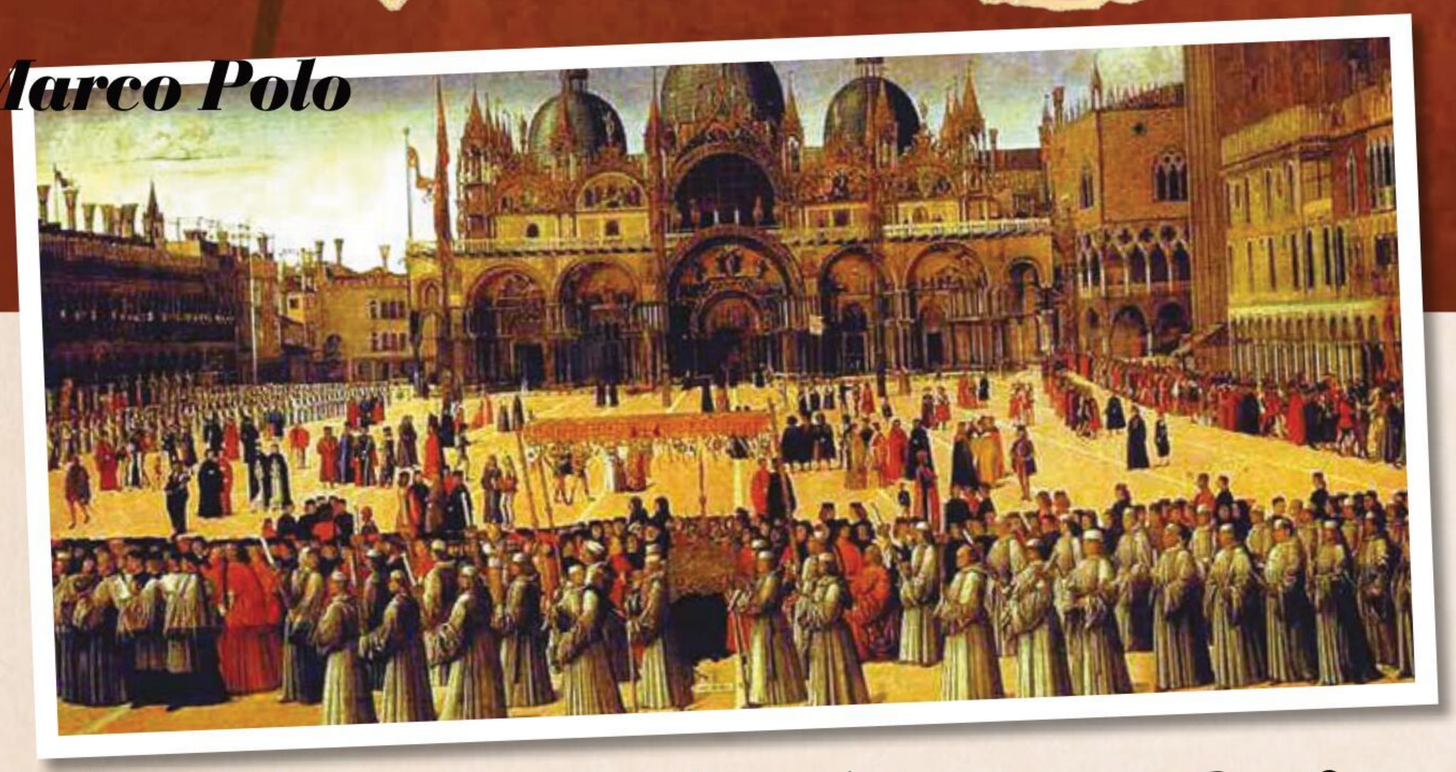
La vita di Marco Polo sembra davvero una fiaba. Un ragazzo veneziano come tanti viene portato dal padre e dallo zio, avventurosi commercianti, in giro per l'Asia e vi incontra il sovrano più potente del mondo, resta al suo servizio per diciassette anni e, quando alla fine torna a casa, racconta la propria avventura nel libro di viaggi più famoso di tutti i tempi: il *Milione*. È una storia eccezionale, in gran parte anche vera, cominciata per una successione di eventi casuali.

Nel 1253, l'anno prima che Marco nascesse, suo padre Niccolò e suo zio Matteo lasciarono Venezia per recarsi a Costantinopoli, allora capitale dell'Impero bizantino. La città, resa cristiana dall'imperatore Costantino, era la sede della cristianità ortodossa, come Roma lo era dell'Occidente cattolico. All'epoca era in declino e la sua economia era controllata dai mercanti stranieri, in particolare veneziani. Niccolò e Matteo vi arrivarono con una nave carica di mercanzie, intenzionati a scambiarle con gioielli e pietre preziose. Dopo sei anni di redditizia attività commerciale, e probabilmente ignari della nascita di Marco, decisero di trasferire i loro affari in Crimea, dove avrebbero potuto investire i preziosi nell'acquisto di grano russo, cera, pesce salato e ambra del Baltico, di cui in Europa c'era grande richiesta.

Come sempre, il fato giocò un ruolo importante. I Polo scoprirono che le due stazioni commerciali veneziane di Soldaia (oggi Sudak) e Caffa (Feodosia) erano da poco state inglobate nel nuovo Impero mongolo. La Crimea, conquistata dai Mongoli nel 1238, faceva parte del khanato dell'Orda d'Oro, la sezione orientale di un impero esteso dalla Russia alla Cina. In cerca di nuovi profitti, proseguirono spingendosi per un migliaio di chilometri a est fino alla capitale dell'Orda, Saraj Batu, una città popolosa e commercialmente di primaria importanza affacciata sul corso del Volga. Dopo un altro anno fruttuoso, si stavano ormai preparando a tornare a casa quando seppero che i genovesi avevano soppiantato i veneziani a Costantinopoli. Restava possibile una sola strada: continuare a est fino a Bukhara, per poi cominciare un lungo ritorno via terra attraverso l'Afghanistan.

Ma ancora una volta si mise di mezzo il caso. Una guerra civile tra i sub-stati mongoli li trattenne a Bukhara per tre anni, e fu lì che incontrarono un messo del governatore mongolo della Persia. L'uomo, meravigliato di trovare due "latini" che parlavano un buon mongolo, li invitò a proseguire con lui fino in Cina, dove il suo signore e padrone Kublai, nipote di Gengis Khan, li avrebbe accolti con gioia. Prima di loro, soltanto due sacerdoti erano riusciti ad attraversare l'Asia, limitandosi però a raggiungere la Mongolia, seguendo le rotte tracciate dallo Yam, lo straordinario sistema di corrieri postali mongoli che anticipò di sei secoli il pony express del West americano.

I Polo arrivarono nella capitale di Kublai, ►



La Venezia di Marco Polo

La Venezia medievale si era trasformata da villaggio di palude in una città di palazzi, canali e chiese meravigliose. Fin dal giorno in cui era nato (probabilmente nel 1254), Marco, cresciuto in una bella casa vicino al ponte di Rialto, aveva potuto contemplare gli splendori della basilica di San Marco, con i quattro cavalli bronzei di epoca romana sottratti dai veneziani a Costantinopoli nel 1204, e ammirare il capo della Repubblica, il doge, nelle cerimonie concepite per enfatizzare il potere e la ricchezza che Venezia aveva ottenuto ben oltre i suoi confini.

Grazie a una marineria che dominava sul Mediterraneo orientale, aveva costruito un impero fatto di colonie, porti e isole lungo la costa adriatica. Possedeva Creta. Enclavi veneziane si trovavano in Grecia, a Costantinopoli e in Crimea, sul Mar Nero, dove le due basi commerciali di Soldaia e Caffa davano accesso alle vie fluviali russe del Don e del Volga. Ai tempi di Marco queste due basi erano diventate le porte non solo della Russia, ma di tutta l'Asia. Nel 1238, infatti, la Crimea era caduta in mano a una nuova entità statale, l'impero di Gengis Khan; ora, trent'anni dopo la sua morte, era governata da membri della sua famiglia e obbediva a Kublai Khan, che si trovava a circa 6.000 km di distanza da Venezia, nel nord della Cina.

Xanadu, dove furono accolti con tutti gli onori. Per loro fortuna, Kublai aveva bisogno di una presenza cristiana per bilanciare l'influenza delle religioni locali, così chiese ai due veneziani di rientrare in patria e di tornare con cento sapienti e un po' d'olio della lampada del Santo Sepolcro di Gerusalemme. Poi diede loro una lettera per il papa e un salvacondotto (una piastra d'oro recante inciso il sigillo imperiale) per il viaggio di ritorno, e li congedò.

Dopo altri tre anni di viaggio i due fratelli approdarono finalmente a Venezia. Era il 1269: mancavano da quasi sedici anni. Niccolò apprese della morte di sua moglie, che aveva lasciato incinta, e si ritrovò davanti suo figlio Marco, un vivace quindicenne pronto a vedere il mondo.

Due anni più tardi, nel settembre 1271, padre e zio partirono di nuovo, ma stavolta portandosi dietro anche il ragazzo, alla volta di Gerusalemme, dove avrebbero preso l'olio del Santo Sepolcro per Kublai Khan. Recavano con sé anche una lettera di papa Gregorio X (Tedaldo Visconti), che porgeva i suoi omaggi all'imperatore mongolo e gli proponeva un'alleanza. Il viaggio, però, si

sarebbe trasformato presto in un'epopea.

Dovunque sul loro tragitto erano in corso guerre e conflitti locali, e il salvacondotto imperiale non poteva garantire ai tre veneziani l'incolumità. I Polo risolsero il problema passando attraverso la Turchia orientale, l'Iraq e la Persia e poi scendendo fino al porto di Hormuz, sul Golfo Persico (l'attuale Bandar-el Abbas). Il percorso esatto non è chiaro, perché all'epoca in cui Marco Polo poté dettare la propria storia i suoi ricordi erano ormai vaghi, e lui stesso era un testimone talvolta inaffidabile, benché il suo resoconto contenesse molta verità: per esempio, Marco sosteneva che fossero stati inseguiti da predoni conosciuti come Caraunas, guidati da un re chiamato Nogodar. È chiaro che si riferiva ai Qaragunas e al loro comandante Negüder, una forza di frontiera mongola che oscillava imprevedibilmente tra la lealtà, la ribellione e il saccheggio. I loro discendenti costituiscono le odierne minoranze Hazara e Mogholi dell'Afghanistan.

Hormuz diventava insopportabilmente torrida quando vi soffiava il Simun, il micidiale vento del deserto. Forse i Polo speravano di imbarcarsi da lì per l'India, ma la vista delle imbarcazioni locali, tenute insieme da fibre di cocco, li dissuase. Tornarono quindi sui propri passi e attraversarono nuovamente l'attuale Iran, dove raccolsero dettagli sulla setta omicida degli Assassini, gli *hashashin*, così chiamati per la loro (presunta) abitudine di fumare hashish. Marco racconta fantastiche storie di giovinetti drogati, condotti in un giardino meraviglioso e sedotti da fanciulle che «stavano con loro in canti e in grandi sollazzi» prima di essere mandati a uccidere. In realtà il quartier generale degli Assassini, la rocca di Alamut, una cupa fortezza sui monti Elburz, si trovava 700 km al di fuori del percorso di Marco. Inoltre, i Mongoli avevano raso al suolo Alamut e annientato gli Assassini nel 1257. Ma su di loro circolavano ancora spaventose leggende.

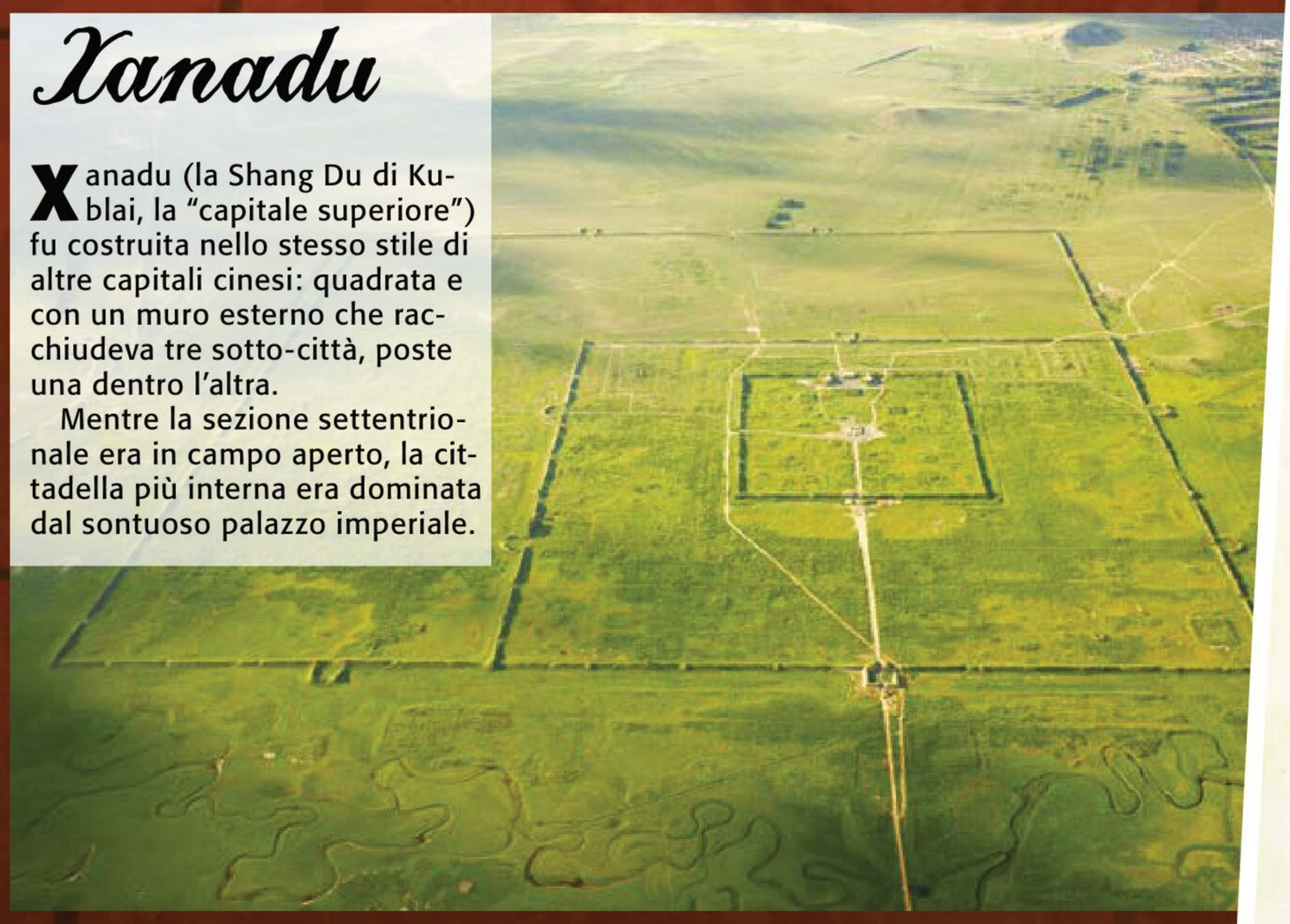
Dell'Afghanistan, Marco Polo descrive Balac (Balkh), due volte rasa al suolo da Gengis Khan ma poi in qualche modo risorta come «una grande città e nobile». Da giovane uomo, si mostra anche interessato alla bellezza femminile. In una delle province attraversate nota che gli abitanti sono molto attraenti «e le femine sono belle oltra misura». In un'altra le donne s'imbottiscono di cotone le brache «per parere ch'abbiano grosse le natiche, perché li loro uomini si dilettano in femmine grosse».

Poi la rotta dei Polo passò attraverso quello che sarebbe diventato il corridoio del Wakhan, la stretta striscia di Afghanistan istituita dai britannici nel XIX secolo per creare una barriera tra l'India e la Russia imperiale. Era la più importante via d'accesso alla Cina: un percorso impegnativo e temibile che passava attraverso il massiccio del Pamir, dove i ghiacciai scendono da vette che superano i 7.000 m. Secondo Marco, lì il freddo era così intenso che non volava neanche un uccello. Egli risalì il corso del fiume Wa- ▶

Xanadu

Xanadu (la Shang Du di Kublai, la "capitale superiore") fu costruita nello stesso stile di altre capitali cinesi: quadrata e con un muro esterno che racchiudeva tre sotto-città, poste una dentro l'altra.

Mentre la sezione settentrionale era in campo aperto, la cittadella più interna era dominata dal sontuoso palazzo imperiale.



Marco era ventunenne quando incontrò per la prima volta Kublai Khan. Sarebbe rimasto con l'imperatore per 17 anni.

khan fino a una landa di nevi perpetue, dove vivevano enormi pecore selvatiche dalle corna larghe un metro e mezzo; nel 1840 questa sottospecie avrebbe preso il nome proprio da lui: *Ovis polii*, la pecora di Marco Polo.

Scendendo dal passo del Wakhir, a 4923 m d'altezza, i tre Polo, presumibilmente con un seguito di cavalli, cammelli, yak e guide, potrebbero essersi diretti verso il caravanserraglio di quella che oggi è Tashkurgan, circa 250 km a sud di Kashgar. Particolare curioso, qui Marco fece per la prima volta conoscenza con gli yak, allora sconosciuti agli europei, descrivendoli con un po' di esagerazione come una specie di buoi pelosi simili a elefanti. Per il resto, non fa menzione di questa parte del viaggio, nonostante il sentiero impervio, i ponti vertiginosi sulle gole del fiume Gez e la mole solitaria del Muztagata (7.520 m), il Padre delle Montagne Ghiacciate; la sua memoria era tutta occupata dai giardini, dalle vigne e dalle tenute di Kashgar, la prima grande città all'interno dell'odierna Cina. Si trovava nel territorio degli Uiguri. Marco è severo con questa popolazione, che descrive come «gente scarsa e misera, che male mangiano e mal beono». Ma in realtà era un popolo sofisticato, con un proprio sistema di scrittura, e i suoi calligrafi erano apprezzati in gran parte dell'Asia.

A est di Kashgar si estende il cuore morto dell'Asia, le distese brulle e le dune mobili del Bacino del Tarim con le sue zone selvagge grandi quanto nazioni: i deserti di Taklamakan, Lop, Gashun Gobi e Kumtag. Non cresce molto laggiù: solo rovi sparsi qua e là. E ci sono pochissime forme di vita, come le mosche della sabbia e una diffusa popolazione di cammelli selvatici.

Marco tende a ingigantire i pericoli, parlando di spiriti della sabbia e di voci demoniache che chiamano gli uomini attirandoli nella morte. Nessun viaggiatore medievale avrebbe mai attraversato quei luoghi. E non lo fecero neanche loro, perché esisteva un percorso tracciato da tempo, e che in seguito sarebbe stato chiamato "Via della Seta", che li condusse lungo i confini meridionali del deserto del Gobi passando da un'oasi all'altra. Marco menziona città (Yarkan, Khotan, Charchan) ancora esistenti. Altre sono state inghiottite dalla sabbia: fra queste Lou Lan, le cui rovine riportate alla luce sono ora irraggiungibili perché, poco distante da lì, la Cina collauda le sue armi nucleari. È un po' il "Far West" del Paese, e lo era anche ai tempi di Kublai. Come una cometa ai margini del sistema solare, Marco stava ora cominciando la lunga, lenta discesa verso Xanadu, il Sole dell'Impero.

Giunto all'estremità orientale del deserto, oltrepassò il termine occidentale della Grande Muraglia, costruita mille anni prima per tenere fuori dalla Cina le tribù nomadi, come i Mongoli. Non dovette sembrargli poi così imponente, perché era fatta di semplice terra e canne ed era in stato di abbandono da mezzo secolo; se anche la notò, non pensò che meritasse menzione.

Fu allora (probabilmente era la primavera del 1275) che la spedizione venne avvistata. I messaggeri locali diffusero la notizia che stavano arrivando alcuni stranieri: parlavano mongolo, avevano un lasciapassare imperiale e senza dubbio erano quegli stessi "latini" che dieci anni prima erano stati alla corte di Kublai. Le guardie mandate dall'imperatore cavalcarono quaranta giorni interi per incontrarli e poi li scortarono fino a Xanadu, dove risiedeva Kublai Khan.

Qualche volta ci si chiede se Marco fece davvero esperienza delle cose che raccontò nel *Milione*. La risposta è "quasi sempre", come dimostra la descrizione di un animale riportata a questo punto del racconto: si tratta di un piccolo cervo della taglia di un grosso cane, che egli giudica molto grazioso. Oggi sappiamo che è il mosco o cervo muschiato, dalle cui ghiandole odorifere proviene il muschio tanto ricercato dai creatori di profumi; accenna al suo nome mongolo *gudderi* (*khüder* nel mongolo moderno), che era impossibile conoscere, se non per esperienza diretta.

> Marco era vicino all'imperatore più di qualsiasi altro ministro.

Ormai a metà strada nella Cina attuale, Marco arrivò a Yinchuan, l'ex capitale del Tangut, un impero separato conosciuto come Xia occidentale, che era stato abbattuto da Gengis Khan nel 1227. I nomi che riporta non sono del tutto esatti, ma presentano una buona approssimazione: e infatti registra il nome mongolo di Yinchuan (Egrigaia nel suo testo, Eriqaya in mongolo) e quello dei monti Helan Shan (che cita come Calachan).

Proseguì poi nella regione degli Ordos, nella Mongolia interna, attraversando villaggi e campi coltivati fino a un posto «ove si fa molte arti». Si trattava di Xuanhua, lungo la strada principale che portava da Pechino, la nuova capitale di Kublai, al vecchio confine mongolo. Qui avrebbe potuto dirigersi a destra per Pechino o a sinistra per Xanadu, la prima capitale di Kublai e ora sua residenza estiva. Ma per l'appunto era estate, e le guide di Marco sapevano che il loro signore si trovava lì; rimanevano da percorrere soltanto 250 km.

Il nome "Xanadu" deriva dal cinese Shang Du, letteralmente "capitale superiore", opposta a Pechino, che era Da Du, "grande capitale". Noi lo scriviamo così perché fu in questo modo che Samuel Taylor Coleridge la citò nel famoso poemetto *La ballata del vecchio marinaio*, scritto nel 1797 al risveglio da un sogno: «A Xanadu Kublai Khan volle / un'imponente dimora di delizie, / dove Alfeo, il sacro fiume, trascorre / caverne

Segue a pag. 27 ►

La dimora delle delizie

Nel *Milione*, Marco parla anche del «palagio di canne» di Xanadu, lo stesso citato nel poema di Coleridge. Ma siccome i suoi versi sono il resoconto di un sogno, il palazzo viene in genere liquidato come una leggenda. Marco, però, descrive un edificio reale, fatto di bambù. Le canne, tagliate longitudinalmente a metà per creare tegole di 15 m, furono sovrapposte per costruire il tetto. Per contrastare la spinta del vento questa copertura, stando alle parole di Polo, era rinforzata da «più di 200 corde di seta».

Probabilmente il palazzo veniva usato come casino di caccia estivo, ma il vero intento era politico: simboleggiava, infatti, le due culture di Kublai, mongola e cinese, perché combinava lo stile di una yurta mongolica, facilmente smontabile per essere riposta durante l'inverno, con le tecniche raffinate e i materiali cinesi.

Viaggio in Cina

Venezia

Il punto di partenza. Venezia, che era già una delle più ricche città d'Europa, cresceva rapidamente. Il suo ducato d'oro sarebbe diventato la prima valuta europea. I Polo, una famiglia di mercanti, erano in ottima posizione per trarne vantaggio.

Costantinopoli

Gerusalemme

Ex capitale crociata, Gerusalemme era ora in mano musulmana. Ma i musulmani permettevano l'accesso ai cristiani e così i Polo poterono prendere l'olio della lampada del Santo Sepolcro, come aveva chiesto loro Kublai.

Baghdad

La città devastata dai Mongoli nel 1258 stava rinascendo. Marco la chiamava "Baudac" e descrisse un gran viavai di «mercatanti e loro mercanterie». A Baghdad, inoltre, «si lavora diversi lavorii di seta e d'oro».

Hormuz

Marco registra navi dall'India cariche di spezie, preziosi, perle, avorio. Debilitati dal caldo e violentemente purgati dal vino di datteri, i Polo tornarono verso nord.

Il percorso di Marco si snodò da Venezia a Gerusalemme e poi dal Golfo Persico all'Afghanistan, quindi dal Pamir alla Cina attraverso i deserti dell'odierno Xinjiang, e finalmente si concluse a Xanadu.

La prima capitale di Kublai si chiamava in origine Kaipingfu (la Chemeinfu di Marco Polo), ma fu rinominata Shang Du ("capitale superiore") nel 1263, dodici anni prima dell'arrivo di Marco.

Xanadu

Pechino

Fondata da poco come base di Kublai, la città era nota sia con il nome cinese Da Du ("grande capitale"), che con quello turco Khanbaliq, "la città del khan". Marco lo trasforma in Cambaluc.

Kashgar

Casciar (Kashgar in cinese) era la prima grande città dentro l'impero di Kublai. Gli abitanti «adorano Malcometto… e vivono di mercatantia e d'arti. Egli hanno belli giardini e vigne e possessioni».

Dunhuang

Oggi Dunhuang è nota per le mille grotte buddiste decorate (400-1100), che Marco non menziona. Egli si riferisce alla città come Sachiu, dal cinese Sha Zhou, "distretto della sabbia".

Hangzhou

Quanzho

Legenda

Andata

Ritorno

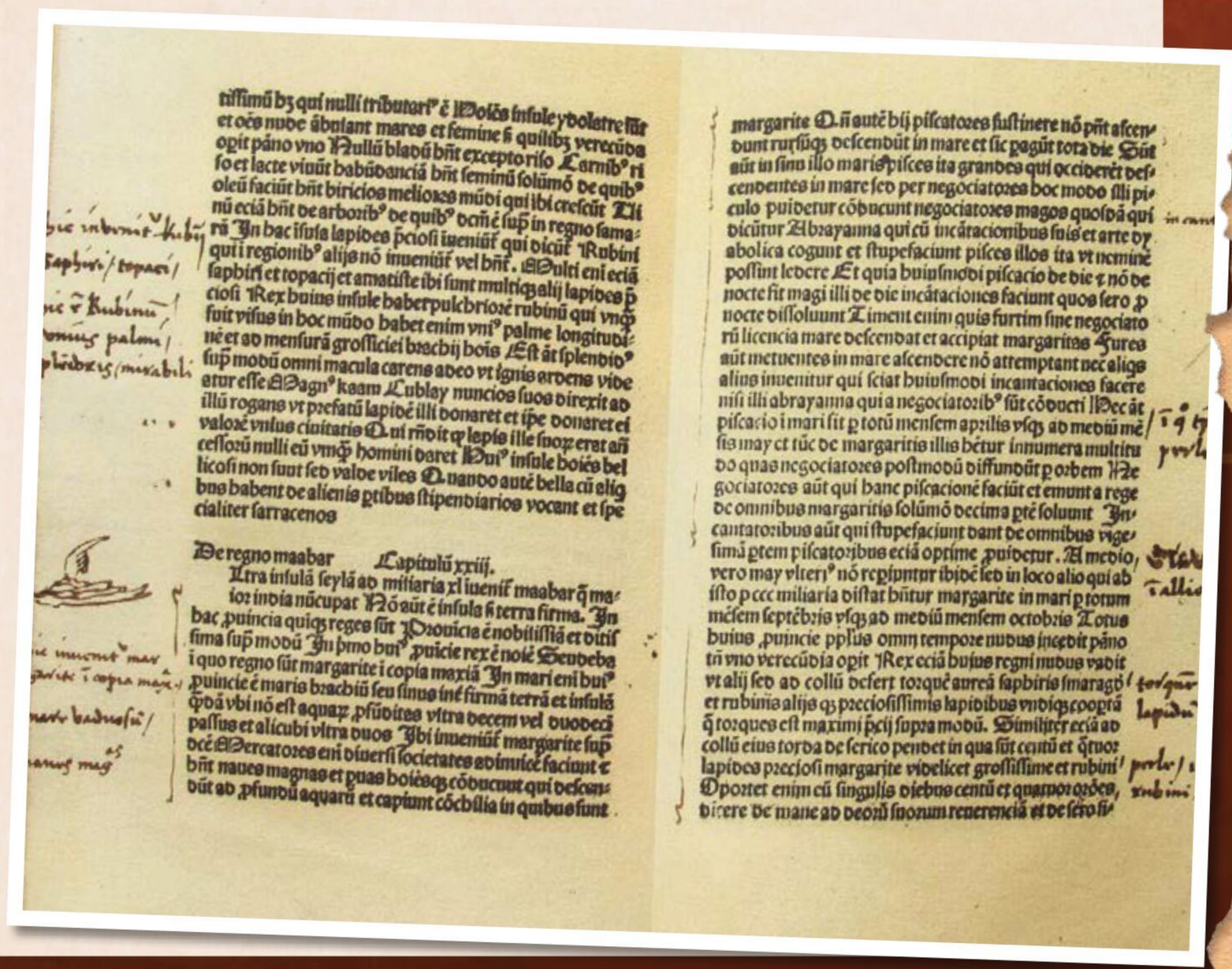
Il *Milione* venne illustrato infinite volte, fin dal XIV secolo. In alto, Marco ritorna a Venezia; in basso, è in viaggio in Asia.

Effetto Polo

Marco Polo dettò il suo *Milione* mentre era prigioniero a Genova, nel 1299. Il vero titolo, però, resta ignoto, e forse non lo sapremo mai. Comunque sia, il libro precedette l'invenzione della stampa e circolò grazie a copisti e traduttori. L'originale andò perduto e le copie furono corrotte da aggiunte, cancellazioni ed errori; poiché non c'erano altre informazioni su quella parte del mondo, il pubblico finì per considerare il *Milione* come un racconto fiabesco.

Perché il libro avesse fortuna bisognò aspettare il tardo XV secolo: l'epoca delle grandi esplorazioni, con gli europei che cercavano di raggiungere l'Oriente per inaugurare nuove rotte commerciali con il Sud-est asiatico e con la Cina, il "Catai". Solo allora si capì che Marco Polo era stato sincero.

Quando i portoghesi aprirono la strada marittima intorno all'Africa meridionale, Cristoforo Colombo, ispirato da una mappa basata sul resoconto di Marco, pensò di poter raggiungere più rapidamente la Cina da ovest attraversando l'Atlantico. Ma i portoghesi, impegnati sulla rotta africana, rifiutarono l'idea del navigatore, che la propose con successo ai sovrani spagnoli Ferdinando e Isabella. Così, nel 1492, Colombo scoprì che l'Atlantico non arrivava fino alla Cina. In mezzo c'era un altro continente: l'America.



tissimū bz qui nulli tributarī ē Boleas insule ydolatre sūt et oēs nude ābulant mares et femine ſ quilibz verecūdā opit pāno vno Nullū bladū bñt excepto riſo Carnib⁹ riſo et lacte viuūt babūdanciā bñt seminū solūmō de quib⁹ oleū faciūt bñt biricios meliores mūdi qui ibi crescūt Ulnū eciā bñt de arboribus⁹ de quib⁹ dcm ē supra in regno samarā In hac insula lapides pciosi inveniūt qui dicūt Rubini saphirī et topacij et amatiste ibi sunt multiq alij lapides pciosi Rex huius insule habet pulcbriorē rubinū qui vnq fuit visus in hoc mūdo habet enim vnā palme longitudinē et ad mensurā grossicie brachij bois Est āt splendio⁹ supra modū omni macula carens adeo vt ignis ardens videatur esse Magn⁹ kaam Lublay nuncios suos direxit ad illū rogans vt prefatū lapidē illi donaret et ipe donaret ei valorē vnius ciuitatis Qui nō dixit q lapis ille suoz erat ānecessorū nulli eū vnq̄ homini daret Hui⁹ insule boies bellicosi non sunt sed valde viles Quando autē bella cū eligbus habent de alienis ptibus stipendiarios vocant et specialiter sarracenos

De regno maabar Capitulū xxiij.

Ltra insulā seylā ad miliaria xl invenīt maabar q̄ maior india nūcupat Nō aūt ē insula ſ terra firma. In hac puincia quinq reges sūt Prouincia ē nobilissimā et ditissima sup modū In hmo bui⁹ puincie rex ē nomē Deudeba i quo regno sūt margarite i copia maxiā In mari eni bui⁹ puincie ē maris brachiū seu sinus inē firmā terrā et insulā qđā vbi nō est aquaz pfūditas vltra decem vel duodecī passus et alicubi vltra duos Ibi inveniūt margarite sup dcē Mercatores eni diversi societates eo inmicē faciunt et bñt naues magnas et quas boiesq cōducunt qui descendūt ad pfundū aquarū et capiunt cōchilia in quibus sunt margarite Q̄ñ autē bij piscatores sustinere nō pñt ascendunt rursūs descendūt in mare et sic pagūt tota die Sūt aūt in sinu illo maris pisces ita grandes qui occideret descendentes in mare seo per negociatores hoc modo illi periculo putidetur cōducunt negociatores magos quos dā qui dicūtur Abrayanna qui cū incātacionibus suis et arte diabolica cogunt et stupefaciunt pisces illos ita vt nemine possint ledere Et quia huiusmodi piscacio de die ⁊ nō de nocte fit magi illi de die incātaciones faciunt quos sero p nocte dissoluunt Timent enim quis furtim sine negociatorū licencia mare descendat et accipiat margaritas Qui aūt metuentes in mare ascendere nō attemptant nec aliqs alius invenitur qui sciat huiusmodi incantaciones facere nisi illi abrayanna qui a negociatorib⁹ sūt cōducti Dec āt piscacio i mari fit p totū mensem aprilis vsq ad medīū mēsis may et tūc de margaritis illis bētur innumera multitudo quas negociatores postmodū diffundūt p orbem Negociatores aūt qui hanc piscacionē faciūt et emunt a rege de omnibus margaritis solūmō decima ptē soluunt Incantatoribus aūt qui stupefaciunt dant de omnibus vigesimā ptem piscatoribus eciā optime putidetur. A medio vero may vlteri⁹ nō repiuntur ibidē sed in loco alio qui ab isto p ccc miliaria distat būtur margarite in mari p totum mēsem septēbris vsq ad medīū mensem octobris Totus huius puincie ppl⁹ omni tempore nudus incedit pāno tm vno verecūdia opit Rex eciā huius regni nudus vadit vt alij sed ad collū defert torquē aureū saphiris smaragdis et rubinis alijs q̄ pretiosissimis lapidibus undiq̄ coopertū q̄ torques est maximi pcij supra modū. Similiter eciā ad collū eius torta de serico pendet in qua sūt centū et quatuor lapides pretiosi margarite videlicet grossissime et rubini Oportet enim cū singulis diebus centū et quatuor vices, dicere de mane ad deorū suorum reverenciā et de sero si-

all'occhio umano smisurate / e s'immerge in un mare senza sole».

Ed esisteva davvero una "dimora di delizie", ma niente caverne né Alfeo, e il Pacifico è a quasi 400 km di distanza. Xanadu si trova infatti sull'altopiano mongolo, in un dolce paesaggio di pascoli e basse colline che si susseguono senza posa.

Ai tempi di Marco, questa città in stile cinese contava 120 mila abitanti. Ci si arrivava mediante la cosiddetta Strada Reale, che si snodava in un caos assortito di yurte (tende di feltro circolari), cavalli, cammelli e mercanti. Condotti attraverso la porta principale fino a un raffinatissimo palazzo di marmo, i tre furono portati in udienza davanti a Kublai. Il Khan fu deliziato nel vedere che i suoi "latini" erano tornati. Marco era sopraffatto dall'ammirazione per lui. I Polo gli resero omaggio, porsero all'imperatore la lettera di risposta del papa e l'olio santo, e infine gli descrissero il loro viaggio. Poi Kublai chiese loro del ragazzo. «Egli è vostro uomo e mio figliolo» disse Niccolò, consegnando il giovane al servizio di Kublai. «Egli sia il benvenuto e molto mi piace» rispose l'imperatore, inaugurando un'amicizia che sarebbe durata per ben diciassette anni.

Marco era vicino a Kublai come qualunque ministro, forse anche di più, perché l'imperatore lo considerava una fonte d'informazioni indipendente. Poiché parlava fluentemente il mongolo, fece almeno cinque grandi viaggi nei possedimenti cinesi di Kublai, probabilmente per raccogliere informazioni su stranieri e minoranze. È quasi certo che fosse un membro del keshig imperiale, la guardia del corpo personale di Kublai, forte di 12.000 uomini. Tra un viaggio e l'altro sperimentò la vita di corte in tutta la sua magnificenza. Accompagnava l'imperatore negli spostamenti tra Xanadu e Pechino: un viaggio che richiedeva tre settimane, con Kublai che viaggiava in un'apposita lettiga assicurata a quattro elefanti, la *howdah*. Pechino, scelta perché era la chiave della

Kublai Khan lo considerava una preziosa fonte d'informazioni indipendente.

conquista e del controllo di tutta la Cina, era stata ricostruita dopo essere stata rasa al suolo dal nonno di Kublai, Gengis Khan: templi, giardini, laghi e un palazzo di legno colorato dalle tegole scintillanti. Innumerevoli camere, stanze del tesoro, uffici e appartamenti circondavano una sala che poteva contenere 6 mila commensali. Nei parchi vicini brucavano cervi e gazzelle. La vita di corte era regolata da un'etichetta severissima, controllata da quattro dipartimenti statali e da un apposito Comitato dei rituali.

Le tre cerimonie principali dello Stato erano il compleanno di Kublai Khan alla fine di settembre, il Capodanno e la caccia di primavera. In occasione delle prime due affluivano doni dai più remoti angoli dell'impero, con parate di cavalli, elefanti e cammelli. Migliaia di persone vestite di bianco (colore portafortuna) toccavano il pavimento con la fronte in segno di venerazione e partecipavano a una grande festa in cui l'imperatore e il suo entourage, seduti su una piattaforma rialzata, erano serviti da valletti che tenevano in bocca dei tovagliolini profumati, in modo da non infastidire il Khan con l'odore del loro alito.

Il 1° marzo Kublai presenziava all'apertura della caccia, un evento di proporzioni colossali che si estendeva per un raggio di circa 500 km. Marco descrive 14 mila cacciatori e 10 mila falconieri (numeri probabilmente esagerati) con girifalchi, aquile, falchi pellegrini, falconi e astori, seguiti da 2.000 cani mastini, tutti a caccia di lepri, volpi, cervi, cinghiali e perfino lupi. Di notte l'imperatore si accampava nella sua enorme tenda orlata di ermellino e resa impermeabile da pelli di leone. Di giorno soggiornava nella sua ampia *howdah*.

Per Marco, tutto questo finì nel 1292. Kublai era vecchio, obeso e in cattiva salute. I tre Polo temevano per il loro futuro sotto un nuovo regnante, così il Khan, a malincuore, consentì loro di partire via mare per scortare una principessa che doveva andare in sposa a uno dei parenti dell'imperatore, in Persia. I tre instancabili viaggiatori rividero la loro Venezia nel 1296, due anni dopo la morte di Kublai. Il nuovo secolo avrebbe visto nascere il *Milione*. ■

In questa stampa, Ibn Battuta ammira le rovine egizie; in realtà, si interessava più al presente che al passato.

Ibn Battuta e gli esploratori arabi

IN VIAGGIO CON ALLAH

Il desiderio, anzi la necessità di esplorare luoghi e popoli lontani non fu una prerogativa della sola cultura cristiana: tra i più grandi viaggiatori dell'antichità si trovano molti nomi esotici

di Luigi Lo Forti

La *Tabula Rogeriana* del 1156 è una delle carte del mondo più celebri di età medioevale. Si deve ad al Idrisi, un dotto islamico che lavorava per il re normanno Ruggero II di Sicilia. La carta è orientata verso il Sud anziché verso Settentrione.

Quando si parla di viaggiatori dell'epoca medievale e rinascimentale, il pensiero corre immediatamente ai grandi esploratori cristiani come Marco Polo, Vasco da Gama, Cristoforo Colombo o Giovanni Caboto. Eppure, si farebbe un grande torto a una tradizione di viaggi e avventure altrettanto ricca e importante se dimenticassimo di menzionare alcune figure di esploratori che rimandano a uno dei momenti di massima espansione e fioritura della cultura araba.

Civiltà a contatto

Anticipati dai grandi condottieri militari come ibn Nusair e Tariq ibn Ziyad, che nel corso della prima metà dell'VIII secolo d.C. conquistarono la Spagna, i viaggiatori musulmani cominciarono a esplorare il mondo allora conosciuto fin da tempi molto antichi.

Il primo nome a emergere è quello di Abu a-Hasan al-Mas'udi, al quale, non per niente, ci si riferiva come all'"Erodoto arabo". Nato a Baghdad intorno al 896 e morto più o meno sessant'anni dopo, al-Mas'udi dedicò la propria vita a viaggiare per il mondo allora conosciuto e a descriverlo: l'Africa Orientale, il Medio Oriente, la Persia e perfino la Russia, l'India e la Cina. Nelle sue cronache, purtroppo perlopiù andate perdute, non si ritrovano solamente descrizioni di luoghi e dei popoli che li abitavano, ma anche racconti e riferimenti alla loro storia. A rendere così speciale la sua opera era proprio la grande varietà di approcci e punti di vista: con la curiosità del viaggiatore e il rigore dello studioso, al-Mas'udi descrisse la società, la cultura e la politica dei diversi Paesi, riportando anche aneddoti e leggende locali.

Tra i suoi immediati successori, Muhammad ►

Le navi musulmane, come questo due alberi, erano le dominatrici dell'Oceano Indiano.

Fadlan, il "vichingo"

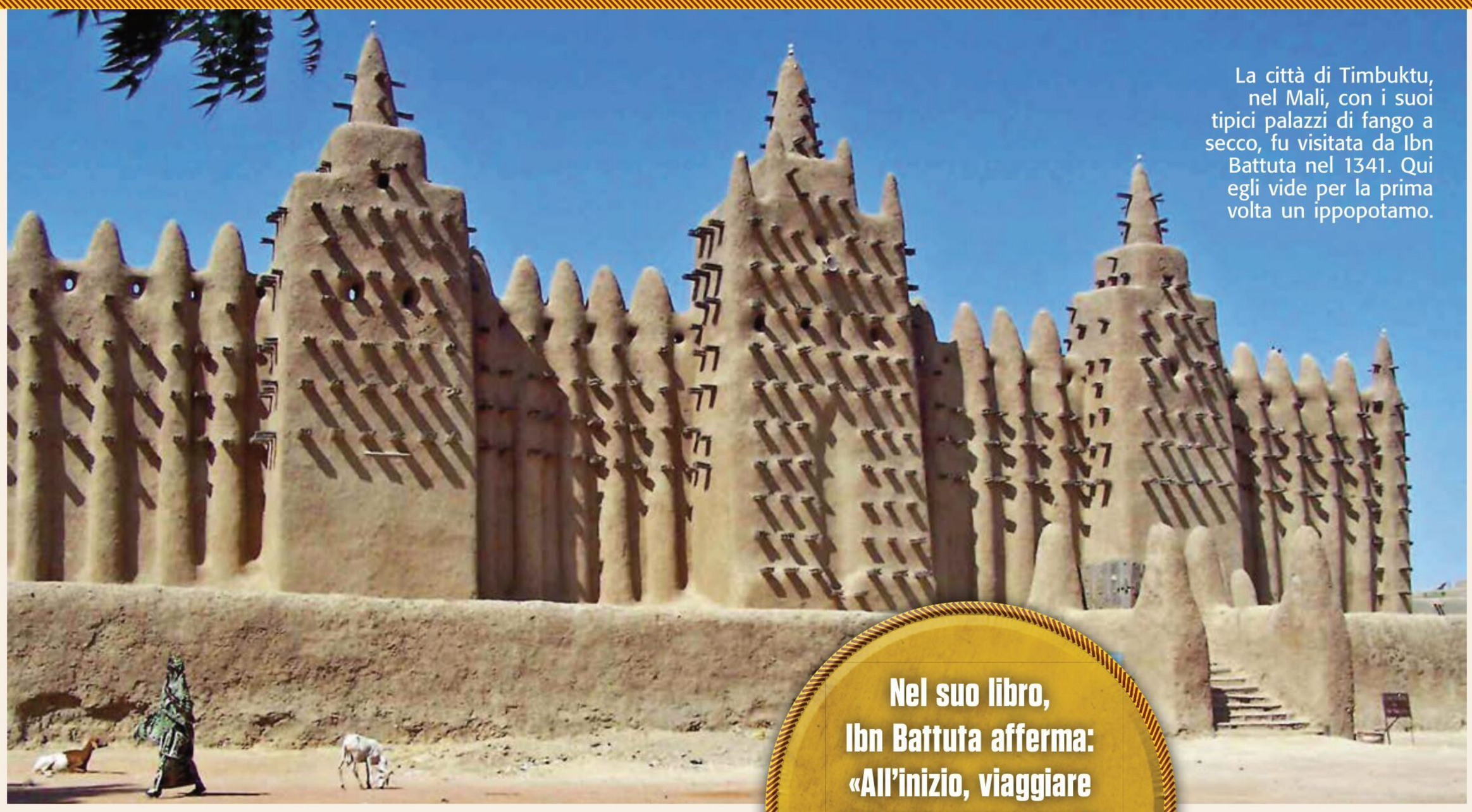
Può sembrare strano, ma il primo resoconto accurato della civiltà vichinga a noi pervenuto reca la firma di un esploratore arabo, Ibn Fadlan. Nel X secolo, egli partì da Baghdad per imbarcarsi in un viaggio che lo avrebbe portato ad attraversare il mar Caspio e raggiungere la valle del Volga, dove fece la conoscenza delle tribù bulgare. Da lì, prese a viaggiare per tutto il Nord Europa, venendo in contatto con i Vichinghi. Fadlan rimase ammirato dalla loro bellezza e possanza fisica («Non ho mai visto un fisico più bello del loro, sono come delle palme da datteri»), assai meno dalle loro abitudini igieniche: «Sono le più sporche tra le creature di Allah», afferma, aggiungendo che «non si purificano dopo avere fatto i loro bisogni, dopo avere avuto un rapporto sessuale e nemmeno si lavano le mani dopo i pasti».

A Fadlan si deve la prima descrizione del rituale di sepoltura di un capotribù vichingo, con tanto di preparazione della barca funeraria su cui veniva arsa la salma del condottiero insieme alla schiava che accettava di uccidersi per seguire il padrone nel Walhalla, il paradiso degli eroi. A colpire particolarmente Fadlan sembra sia stato il debole che gli uomini del Nord nutrivano per l'alcool che, a suo dire, tracannavano tutto il giorno, spesso fino a morire con il bicchiere in mano.

al-Muqaddasi è probabilmente il più famoso. La sua passione per i viaggi nacque dopo il suo *hajj*, il pellegrinaggio alla Mecca; per oltre vent'anni egli attraversò l'intero mondo musulmano, descrivendo ciò che vedeva in un diario di viaggio che, più tardi, avrebbe pubblicato con il titolo *La migliore divisione per la conoscenza delle regioni*: un testo che, nel corso dei secoli, si è dimostrato essere uno dei capolavori della letteratura e della geografia dell'epoca.

A raccogliere il testimone di al-Muqaddasi arrivò, nel XII secolo, un altro Muhammad, al Idrisi. Appartenente alla dinastia marocchina degli Idrissidi e quindi discendente dello stesso profeta Maometto, questo instancabile geografo viaggiò in Europa e nel Nord Africa, raccogliendo ogni possibile informazione da mercanti e altri viaggiatori che incontrava sulla propria strada. Il risultato finale, la *Tabula Rogeriana*, è una mappa suddivisa in 70 fogli che accompagnava il libro *La delizia di chi vuole attraversare la terra*, commissionatogli dal re normanno Ruggero II di Sicilia: per oltre tre secoli, sarebbe stata questa la carta geografica più usata e consultata dai grandi viaggiatori.

Per più di trent'anni, a partire dal 943 e fino alla sua morte, avvenuta intorno al 978, Muhammad ibn Hawqal dedicò la propria vita all'esplorazione del mondo allora conosciuto, redigendo un diario di viaggio diventato celebre con il titolo *Il volto della Terra*. Sembra che a spingerlo a intraprendere le sue esplora-



La città di Timbuktu, nel Mali, con i suoi tipici palazzi di fango a secco, fu visitata da Ibn Battuta nel 1341. Qui egli vide per la prima volta un ippopotamo.

Nel suo libro, Ibn Battuta afferma: «All'inizio, viaggiare ti lascia senza parole, ma poi ti trasforma in un narratore».

Cronache di viaggi fantastici

Il libro di ibn Battuta contiene senza dubbio le cronache di viaggi realmente compiuti e le descrizioni di uomini e usanze dei tempi, ma mescolati a episodi e incontri a dir poco inverosimili. Anche in questo senso, il viaggiatore arabo mostra una certa affinità con Marco Polo, con il quale condivideva la tendenza all'esagerazione. Così, è difficile immaginare che possa davvero aver incontrato, a Ceylon, dei capi tribù serviti e riveriti da una corte di scimmie, oppure di avere visto topi più grandi di gatti e galli delle dimensioni di struzzi. Possiamo anche dubitare dl fatto che la casa dove soggiornò nelle isole di Khuryia Muryia, nel Mar Arabico, fosse stata costruita usando esclusivamente lische di pesce. Ibn affermava anche che i cannibali africani pensavano che i bianchi fossero di tale colore perché "acerbi", e che alcun popoli asiatici avessero musi da cane.

zioni sia stata la necessità economica. Ibn Hawqal era, tra le altre cose, un mercante; dopo avere subito un rovescio di fortuna si ritrovò costretto a intensificare la sua attività nel tentativo di recuperare la ricchezza perduta.

Nel corso del suo girovagare, si ritrovò ad attraversare territori dell'Asia e dell'Africa che fino a quel momento erano stati considerati disabitati, oltre che a visitare vaste zone dell'Europa meridionale e orientale e gran parte dell'Impero Bizantino. Per secoli, i suoi diari rappresentarono una preziosissima fonte di informazioni su luoghi lontani, sui popoli che li abitavano e sulle loro diverse culture.

Mai due volte sulla stessa strada

«In nome di Dio Misericordioso, il compassionevole: lode a Dio, che ha messo la terra nelle mani dei suoi servitori, così che questi possano percorrere le sue ampie vie»: così, un giorno dell'anno 1355 dell'era cristiana (il 756, secondo la datazione musulmana), ibn Battuta, su richiesta del suo signore, il sultano del Marocco Abu Inan Faris, iniziava a dettare le sue memorie: un'opera che lo avrebbe tenuto impegnato fino alla morte, sopraggiunta intorno al 1369. Il risultato è uno dei libri di viaggio più ricchi e affascinanti di tutti i tempi, la *Rihla* (termine traducibile con "viaggio").

Iniziate nel 1325, quando aveva solo 21 anni, le esplorazioni impegnarono il *qadi* (giudice) per quasi trent'anni e si conclusero solo nel 1354, dopo più di 120.000 km percorsi per terra e per mare, utilizzando tutti i mezzi di trasporto allora disponibili: a piedi, a dorso di cavallo, dromedario e cammello, su barche e su navi. Ibn Battuta superò tutti i confini del mondo islamico. Nonostante che nel XIV secolo non ci si potesse più riferire all'Islam come a un'entità unica, ma piuttosto a una galassia di sultanati ed emirati, dal punto di vista culturale sociale e religioso la continuità delle tradizioni permetteva a un musulmano di sentirsi sempre come a casa, potendo contare su una rete di aiuti e assistenza che rendeva il suo viaggio più semplice e sicuro.

Al di là delle missioni intraprese per conto del signore di turno o dei pellegrinaggi rituali (per ben sei volte Ibn si recò nella regione santa dell'Hejaz), a spingere il grande esploratore verso lidi lontani era la passione per la scoperta di luoghi sconosciuti; per questo si era prefissato di non percorrere mai la stessa rotta due volte. Inoltre, molti dei suoi viaggi iniziavano sull'onda dell'impulso: bastava che gli si presentasse una buona occasione, come una nave in procinto di salpare verso una destinazione a lui ignota, un lasciapassare messo a disposizione da qualche potente, la possibilità d'incontrare un asceta che abitava in qualche lido lontano… Lungo il cammino, poteva prendere moglie, comprare schiavi, guadagnare o perdere fortune. Tanto era erratico il suo procedere, che veniva chiamato Shamsed-Din, il "Sole di Dio", perché, proprio come l'astro solare, a volte irradiava la luce della fortuna, altre volte veniva inghiottito dal buio della sventura. Le coste dell'Africa nordoccidentale, il Medio Oriente, la Crimea, il Caucaso: non vi era luogo troppo lontano o pericoloso per scoraggiare la sua sete di esplorare. Tra le sue grandi avventure, la più celebre riguarda l'incontro con l'Orda d'Oro del mongolo Uzbek Khan, appena convertitosi all'Islam.

Nel corso di una missione durata sette anni, Ibn arrivò fino in Cina, dove perse tutto, quindi prese quattro mogli e divenne *qadi* delle Maldive, per poi tornare in patria (non prima di avere visitato la Spagna) e stabilirsi a Fez, dove trascorse gli ultimi 25 anni di vita a compilare le cronache dei suoi viaggi. La vividezza delle sue descrizioni e il gusto per l'esagerazione spiegano la fortuna del suo libro e giustificano il soprannome di "Marco Polo arabo". ■

Zheng He

L'inviato del Celeste Impero

Una flotta colossale e pacifica salpò dalla Cina imperiale alla scoperta del vasto mondo. Prima delle caravelle di Colombo

di Marco Meccarelli

Anche se il suo nome non è molto conosciuto in Occidente, Zheng He è stato sicuramente il maggior esploratore marittimo che la Cina, e forse il mondo intero abbia mai conosciuto. Fu votato a questo destino sin dal nome di nascita: il suo vero nome era infatti Ma Sambao, che potrebbe derivare da Sindbad, l'avventuroso marinaio dei racconti delle *Mille e una notte*. A ribattezzarlo Zheng He fu l'imperatore Yongle, della dinastia Ming. Il legame con la cultura araba non è casuale. Zheng He nacque infatti in Cina nel 1371 da una famiglia musulmana della provincia dello Yunnan. Divenne eunuco reale e compagno di giochi del futuro imperatore Yongle prima di essere nominato ammiraglio della maestosa flotta varata nel 1403, allo scopo di compiere imponenti spedizioni navali a carattere diplomatico, scientifico e commerciale verso i mari occidentali. Secondo la versione ufficiale, la flotta delle grandi giunche imperiali avrebbe dovuto ricercare nelle terre d'oltremare l'imperatore Jianwen (1377-1402), misteriosamente scomparso durante la guerra civile che aveva portato Yongle al trono. Il motivo ufficiale sembra dettato più che altro da una giustificazione morale, perché il ripetersi di tante spedizioni e lo stesso nome dato alle imbarcazioni (*baochan*, "navi dei tesori") sembrano tradire l'intento preciso delle spedizioni: allacciare fruttuosi rapporti commerciali e diplomatici tra Oriente e Occidente, lungo le rotte dell'oceano Indiano, anche per arricchire il tesoro imperiale e impressionare con potenza e maestosità i sovrani delle popolazioni più remote. L'Africa aveva ciò che la Cina cercava: avorio, essenze medicinali, spezie e legni esotici. Il professore d'ingegneria marittima Xin Yuan'ou, dell'Università di Shanghai Jiaotong, sostiene invece che la vera motivazione del primo viaggio di Zheng He fosse un'altra. Egli si riferisce alle terribili armate dell'imperatore turco-mongolo Tamerlano (1336-1405), il quale, avendo conquistato gran parte dell'Asia, minacciava il regno dei Ming. L'ammiraglio sarebbe dunque stato inviato per i mari alla disperata ricerca di alleati che soccorressero il Celeste Impero cinese.

La flotta più grande di sempre

«L'opera di costruzione delle imbarcazioni,» ricorda lo scrittore David Landes, «fu eseguita in enormi bacini di carenaggio (la Cina anticipò la tecnologia europea di centinaia di anni) che si aprivano sul corso dello Yangzi, tanto che, in soli tre anni, i cinesi costruirono all'incirca 1681 navi. L'Europa medievale non avrebbe mai potuto neanche concepire una flotta di simili proporzioni».

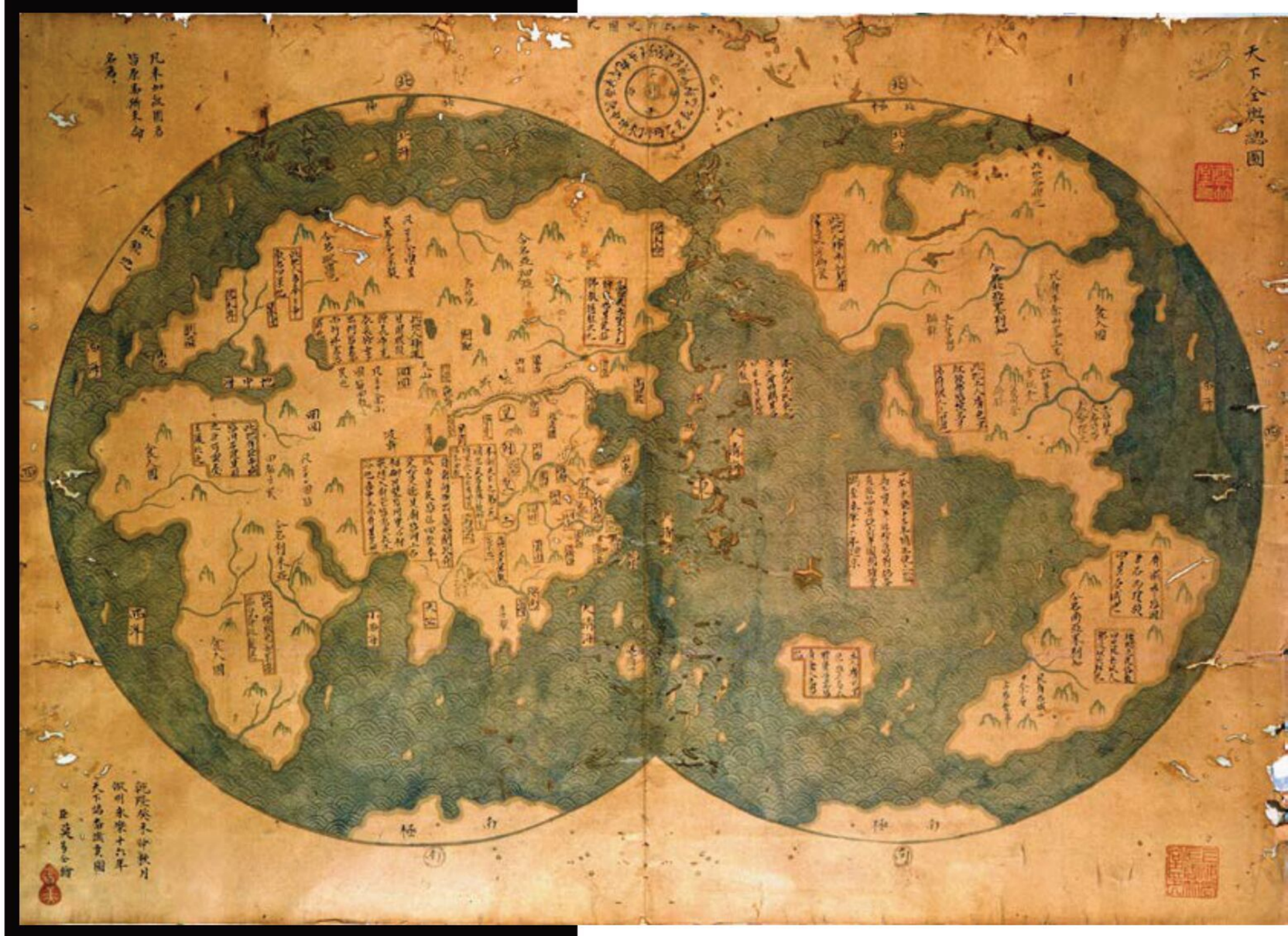
Si può sostenere che la nuova via di comunicazione con i Paesi a sudovest costituisse la contropartita per il trasferimento della capitale da Nanchino a Pechino. Nessuno più del musulmano cinese Zheng He sarebbe riuscito nell'intento diplomatico con i mercanti arabi, eccellenti navigatori, che controllavano le rotte ►

Lo spettacolo offerto dalla colossale flotta comandata da Zheng He (in primo piano, una statua a lui dedicata in Cina) doveva essere incredibile: 317 navi, di cui alcune lunghe fino a 134 m, oltre 5 volte i vascelli usati da Colombo.

Zheng He

commerciali dall'India alle regioni del Medio Oriente e all'Africa. Così come il mitico Sindbad aveva compiuto sette viaggi, anche Zheng He percorse i mari in sette lunghe spedizioni, dal 1405 fino al 1433. Per avere un'idea delle imponenti dimensioni, basta immaginare l'impatto visivo che poteva suscitare a quei tempi l'enorme flotta comprendente ben 317 navi, di cui 62 giunche di alto mare, dalle dimensioni ciclopiche: almeno 134 m di larghezza per quasi 55 m di lunghezza, quando sembra che le navi di Colombo non misurassero più di 30 m. Sono stime approssimative, ma le fonti attestano il coinvolgimento di circa 28 mila persone imbarcate, tra ufficiali e soldati. Ogni giunca, che poteva trasportare anche un migliaio di passeggeri, portava un esercito di scienziati e interpreti, medici e meteorologi. Disponeva dei mezzi tecnici più avanzati dell'epoca e nessun Paese europeo poteva competere con la Cina per qualità delle navi dai nove alberi, delle carte nautiche e delle bussole di bordo (famosa invenzione cinese). L'ago magnetico era uno strumento per orientarsi in mare, assieme alla posizione della Stella Polare (per la navigazione nell'emisfero settentrionale) e alla Croce del Sud (per quello meridionale).

Con le prime tre spedizioni, Zheng He non si spinse oltre Ceylon, mentre dal quarto viaggio in poi giunse fino alle coste di Somalia e Tanganika, dove sono state recentemente scoperte monete e vasellame di epoca Ming, mentre una piccola missione si spinse fino alla Mecca. Nelle sue sette spedizioni, la flotta di Zheng He visitò una trentina di regioni e scambiò molti prodotti tipici locali, fra cui la giraffa donata dal re di Malindi, in Africa Orientale, all'imperatore cinese. Tra i successi diplomatici della spedizione si ricorda l'opera di dissuasione verso il re del Siam, che minacciando il Regno di Malacca ne avrebbe fatto una base strategica per le navi dirette alle Indie Orientali. L'importanza storica dell'impresa di Zheng He non si limita alle missioni negoziatrici e commerciali con queste zone. A partire dal terzo viaggio, nel 1413, a lui si affiancò Ma Huan (ca. 1380-1460), anch'egli musulmano, che redasse le *Riflessioni di viaggi oltremare*, composta di 20 capitoli, ciascuno dedicato a una delle località visitate. La trattazione sistematica comincia da Oriente, con Champa (Vietnam), e termina con la Mecca, all'estremo Occidente. Le pagine comprendono una serie di descrizioni molto particolareggiate dei luoghi visitati, con l'indicazione di ordinamenti, usi, costumi, prodotti, mercanzie e tutto ciò che fosse utile registrare. L'opera è stata per secoli la principale fonte di conoscenza dei Cinesi verso il mondo esterno, fino all'arrivo degli europei nell'Ottocento.



Per primo in America?

La mappa qui sopra è settecentesca, ma ha fatto ritenere che Zheng He si fosse spinto fino in America. Si presume però che non sia la copia di una carta cinese del 1418, ma derivi da posteriori mappe europee.

Da eunuco a dio

Zheng He era un castrato. Nella scala sociale, soprattutto a partire dalla fine del Cinquecento, acquisì grande potere a corte, diventando l'unico intermediario fra l'imperatore e i funzionari pubblici. Sottoposti nella pubertà all'evirazione e dediti alla cura dell'imperatore e della sua famiglia, gli eunuchi ottenevano cariche importanti nella burocrazia imperiale cinese. Per secoli, la loro sessualità ha eccitato la fantasia della letteratura erotica, che ha descritto infiniti modi in cui le concubine riuscivano a tradire l'imperatore con la complicità dei castrati, talvolta cercando piaceri non convenzionali proprio da loro.

Ma la fama di Zheng He travalica i confini del Celeste impero. I vasi di epoca Ming ritrovati in Somalia e Tanzania vengono considerati pegni di amicizia dalle popolazioni del luogo; in Thailandia e Malesia è possibile trovare diverse città, porti e pagode che portano il nome di Sanbao, derivante da quello di Zheng He. Numerose sono le storie e leggende che si riferiscono alle sue navigazioni verso Occidente.

Ancora oggi, la grande riverenza nei luoghi dove la flotta approdò testimonia il rispetto e l'onore che i popoli più diversi hanno conservato verso il grande navigatore. In Indonesia, lo sviluppo dell'Islam è strettamente legato all'avvento dell'ammiraglio Zheng He, mentre i templi buddhisti a lui dedicati, contenenti effigi dell'ammiraglio come quella qui a lato, sono diventati mete turistiche.

I figli africani di Zheng

Durante 28 anni di spedizioni, Zheng He viaggiò lungo la via marittima della seta, attraverso l'Oceano Indiano. A ogni sosta nei porti stranieri rese una visita di cortesia al governatore del luogo e s'impegnò in scambi culturali e commerciali con gli abitanti, offrendo un contributo notevole al rafforzamento delle relazioni diplomatiche.

Lungo le rotte, alcuni inviati stranieri si unirono alla flotta per il ritorno in Cina e si narra che nel sesto viaggio fossero stati imbarcati oltre 1.200 delegati provenienti da 16 Paesi. Questi contatti amichevoli potenziarono in maniera evidente la comprensione reciproca fra i popoli della Cina,

Navi ciclopiche per viaggi epici

Con una flotta di dimensioni ineguagliate nell'intera storia mondiale, Zheng He salpò nel luglio del 1405 dal porto di Suzhou, la "Venezia cinese", vicino a Shanghai. Egli raggiunse il Champa in Vietnam, la Malacca, Giava, Aceh in Sumatra, lo Sri Lanka, Calcutta e il Kerala in India.

Nella seconda e terza spedizione, fra il 1407-1409 e il 1411, l'itinerario fu abbastanza simile, a eccezione della Thailandia.

Nella terza spedizione furono arrestati e condotti prigionieri in Cina i principi di Sumatra e Ceylon che non volevano riconoscere l'alta sovranità cinese.

Il quarto viaggio (1413) seguì mete più ambiziose: i mari del Medio Oriente, il golfo Persico fino al mar Rosso. Gli abitanti furono molto impressionati dalla grandezza delle flotte cinesi e inviarono all'imperatore ambascerie e doni.

La quinta crociera (1417) raggiunse le coste dell'Africa orientale, Mogadiscio, Mombasa e l'isola di Zanzibar.

Il sesto viaggio (1421) toccò l'Africa occidentale.

La settima e ultima spedizione salpò dopo la morte dell'imperatore Yongle, nel 1431. Zheng He e una parte della flotta si fermarono mentre altre navi proseguirono per il golfo Persico, il mar Rosso e l'Africa. Alcune raggiunsero la Mecca, dove Ma Huan poté fare il suo pellegrinaggio rituale. Durante il ritorno, Zheng He morì, all'età di 60 anni.

Una delle missioni di Zheng He era quella di stabilire trattati commerciali e alleanze con i popoli incontrati durante le spedizioni.

Durante 28 anni di spedizioni, Zheng He percorse in lungo e in largo l'Oceano Indiano, fino alle coste d'Africa.

dell'Asia meridionale e dell'Africa orientale.

L'opera titanica di Zheng He non smette neppure oggi di generare leggende: nell'isola Part del Kenya, si narra del naufragio di alcune imbarcazioni della flotta, avvenuto presso l'arcipelago Lam. I marinai superstiti si sarebbero sposati con donne locali e la loro discendenza continuerebbe ancora oggi. Costoro sono chiamati *wasanga* dalla gente del posto. Pur mancando documenti scritti o prove materiali che dimostrino la discendenza cinese dei *wasanga*, costoro continuano a trasmettere la leggenda di generazione in generazione.

Per quale motivo, dopo un tale esordio fantastico, la flotta e la potenza marinara cinese cessarono praticamente di esistere? Gli studiosi ancora s'interrogano al riguardo, ma furono probabilmente motivazioni di carattere storico ed economico a costringere la Cina a chiudersi nei suoi confini imperiali.

Di ritorno dall'ultimo viaggio, Zheng He venne a sapere che Yongle era morto e che l'atteggiamento della corte era decisamente cambiato. Non si mettevano in discussione il lustro e lo splendore, nonché l'arrivo di inviati tributari da altri Paesi, ma i costi di queste esibizioni di potenza erano divenuti proibitivi.

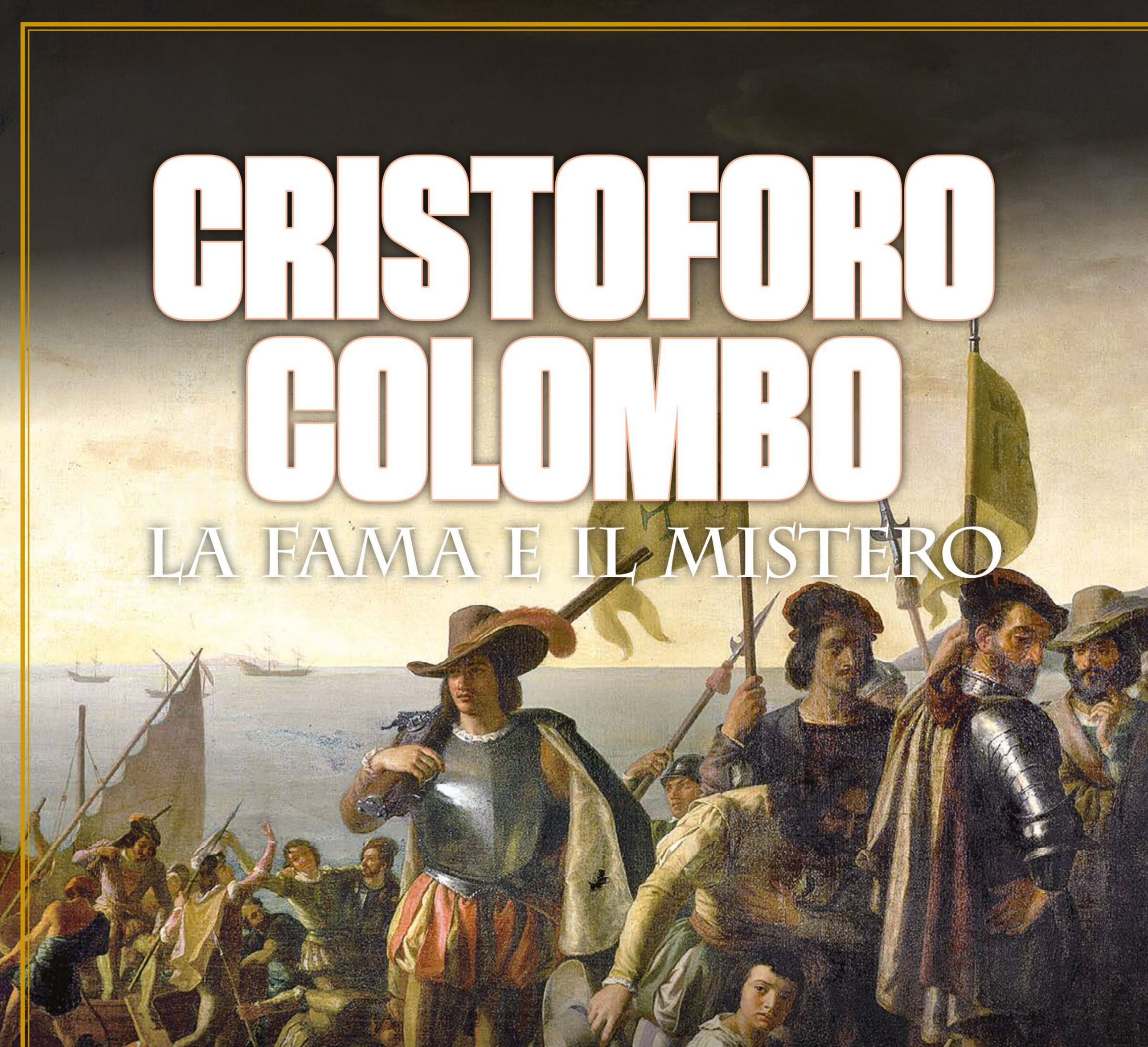
Si tornò invece a promuovere l'iniziativa commerciale privata, che ancora oggi consolida il predominio commerciale cinese con l'Asia del Sudest. Poco tempo dopo Zheng He, l'Oceano Indiano sarebbe stato solcato dai legni ben più minuti dei Portoghesi, che quasi senza spargimenti di sangue avrebbero finito per aprire la strada all'incontrastato dominio marittimo degli Europei.

Precursore della Cina odierna

La missione diplomatica di Zheng He ha avuto, per le dimensioni raggiunte, un carattere imperiale ma non imperialista. Le cronache narrano che non vi furono mai saccheggi durante le spedizioni; i Cinesi scambiavano i pregiati manufatti del loro artigianato, come sete e porcellane, con i prodotti più rari e preziosi offerti da quei paesi lontani. E oggi? Sempre più crescente è l'interesse cinese nei confronti dell'Africa. Si parla, anzi, di una colonizzazione commerciale che vede impegnate Cina, India e Corea del Sud, tutte a caccia di risorse alimentari e materie prime. Ma noi preferiamo affidarci alle affascinanti descrizioni delle cronache di Zheng He: «Abbiamo attraversato più di 100 mila *li* (ca. 50 mila km) d'immenso spazio acquatico, abbiamo affrontato nell'oceano onde alte come montagne che sfiorano il cielo e puntato i nostri sguardi su regioni barbariche lontane, nascoste in trasparenze bluastre di vapori leggeri; intanto, con le vele nobilmente spiegate, proseguivamo giorno e notte il corso rapido come quello di una stella, solcando le onde selvagge come stessimo percorrendo una strada molto trafficata». ■

CRISTOFORO COLOMBO

LA FAMA E IL MISTERO



Grande esploratore, astuto avventuriero o spietato schiavista? Il ritratto del genovese che scoprì il Nuovo Mondo è ancora un intrico di luci e di ombre. Ecco alcune delle ipotesi più originali e inquietanti

di Enza Fontana

La data del 12 ottobre 1492 è una di quelle che hanno davvero cambiato il corso della Storia. Come sappiamo, è la data della scoperta dell'America (o delle Indie Occidentali, come fu chiamato il continente), un evento così importante da segnare, per convenzione, la fine del Medioevo e l'inizio dell'età moderna.

Quel giorno, dopo oltre due mesi di navigazione nell'Atlantico al comando di una piccola flotta di tre modeste caravelle, il genovese Cristoforo Colombo sbarcò su una terra inesplorata, un'isola delle Bahamas che gli indigeni chiamavano Guanahanì e lui ribattezzò San Salvador. Ne prese possesso in nome e per conto dei sovrani spagnoli Ferdinando d'Aragona e Isabella di Castiglia, principali finanziatori dell'impresa. A scuola ci spiegano che fu una scoperta inconsapevole: Colombo non pensava di aver trovato un nuovo mondo. Credeva di essere sbarcato in Asia e di avere così dimostrato due cose. La prima, che si può arrivare in Oriente anche facendo rotta a ovest; la seconda, che la Terra è rotonda (cosa che in realtà era nota da sempre). ►

CRISTOFORO COLOMBO, LA FAMA E IL MISTERO

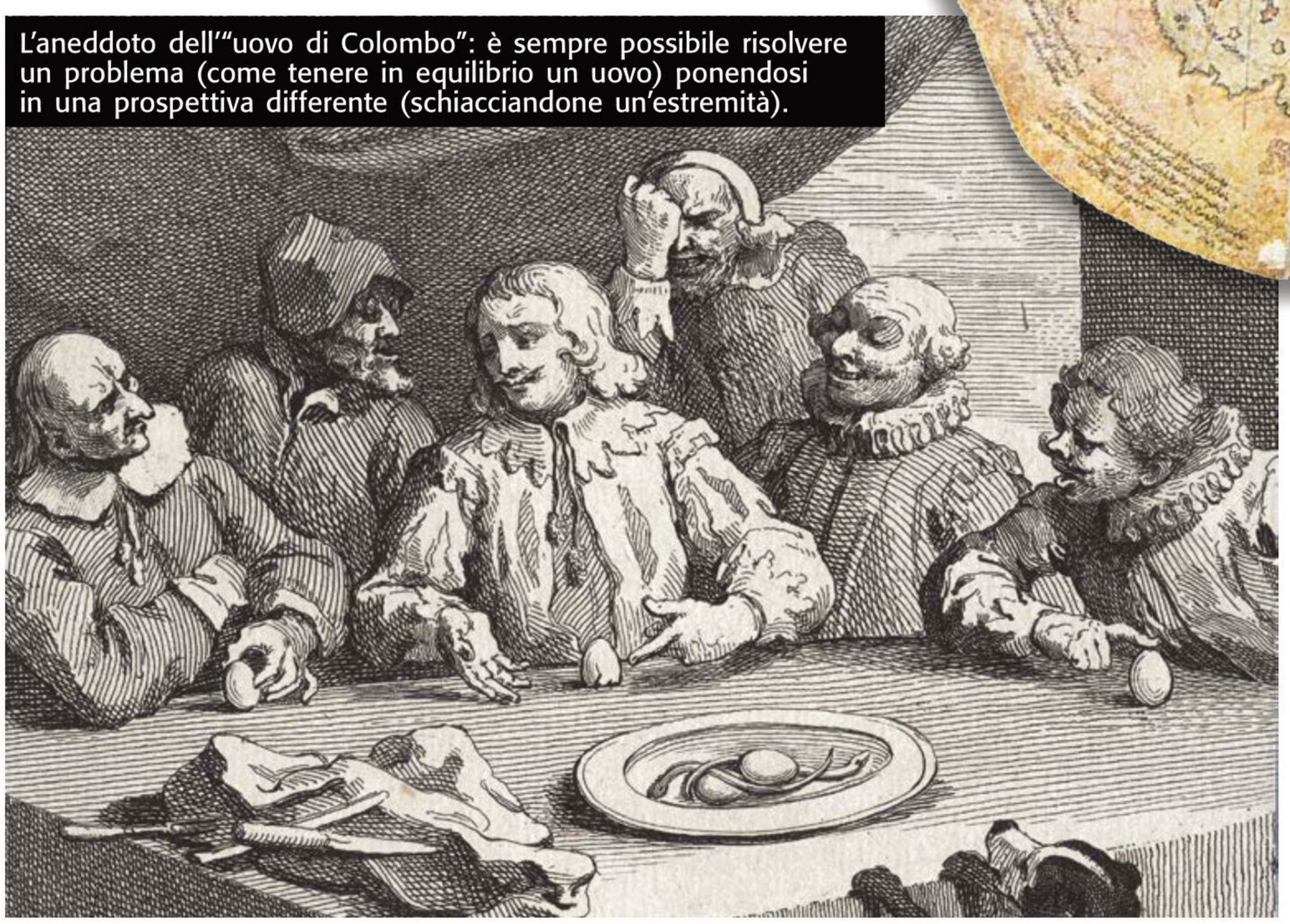
Comunque sia, la sua impresa fu grande. E a perenne memoria, l'anniversario della scoperta è diventato giorno di festa nazionale in Spagna e in molti Paesi americani, compresi gli Stati Uniti (dove però la ricorrenza viene celebrata non il 12 ottobre ma il secondo lunedì del mese, quando chiudono scuole e uffici pubblici e una grande parata si snoda lungo la Fifth Avenue di New York, città in cui vive un'importantissima comunità italoamericana).

Quel fatidico giorno d'ottobre del 1492, dunque, un navigatore italiano scopriva un nuovo continente. Questa, almeno, è la versione ufficiale. Ma fu davvero così? Forse no. La storia che tutti crediamo di conoscere bene cela moltissimi dubbi e punti oscuri. A partire dall'identità del principale protagonista dei fatti, la cui stessa nascita e morte sono circondate dal mistero. Colombo era davvero genovese? Era ebreo? Era un Templare? Davvero fu il primo europeo a mettere piede sul suolo americano? Prima di dare risposta a queste domande, scorriamo rapidamente la sua biografia ufficiale.

La versione ufficiale

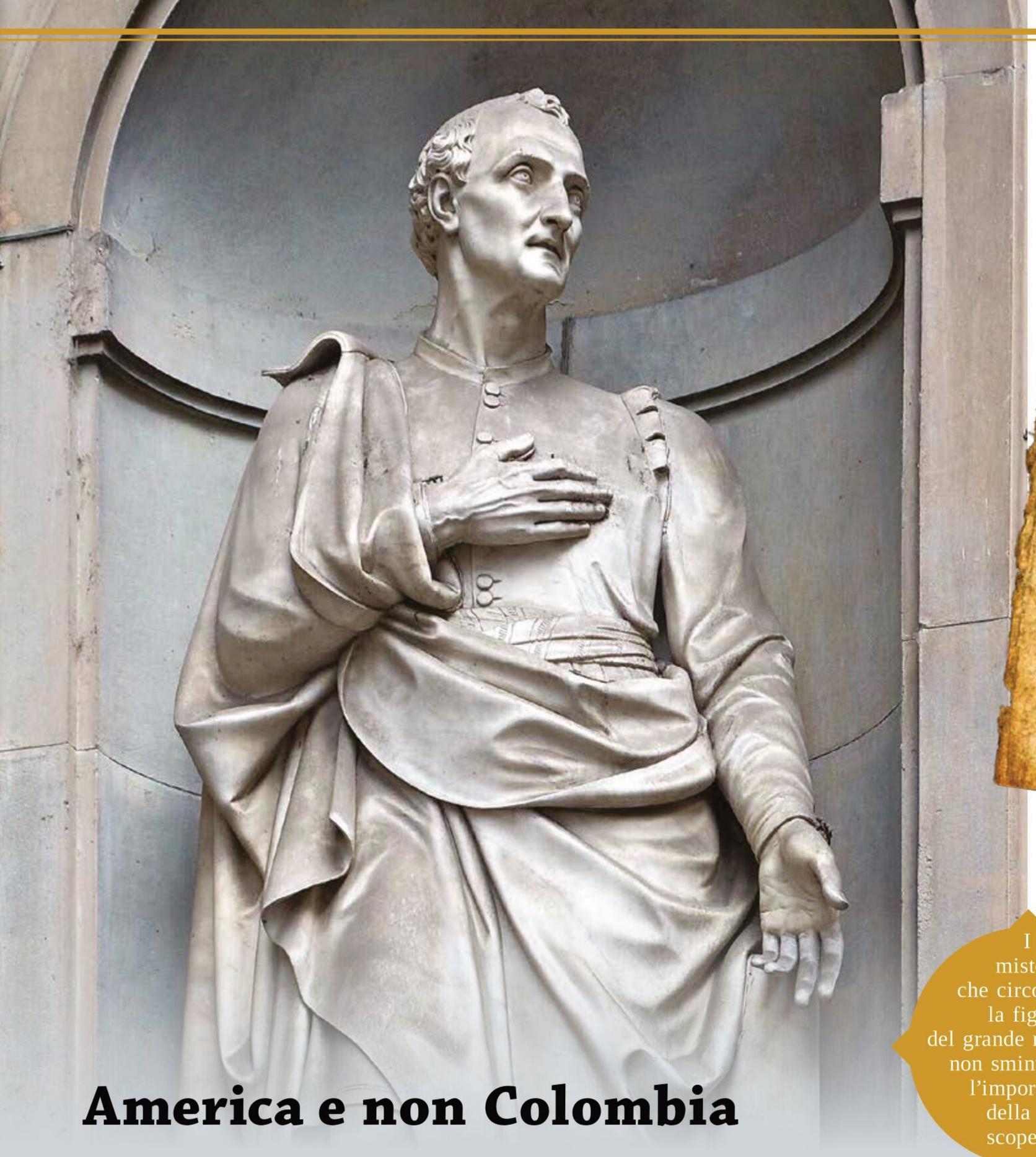
Cristoforo Colombo nacque a Genova nel 1451. Era figlio di Domenico Colombo e di Susanna Fontanarossa, che di mestiere facevano i tessitori. A ventidue anni diventò agente commerciale per conto di alcune famiglie genovesi: un lavoro che lo condusse a viaggiare molto per mare. Nel 1480 sposò una nobile portoghese, Felipa Moniz Perestrello, con la quale ebbe un figlio, Diego (un altro figlio, Fernando, sarebbe nato otto anni più tardi da una sua relazione con Beatriz Enriquez). Fu proprio a Lisbona che Colombo cominciò a concepire l'idea di raggiungere le Indie navigando verso ovest,

Nel 1513, l'ammiraglio turco Piri Reìs disegnò questa celebre mappa, ritrovata a Istanbul nel 1929, che, secondo alcuni studiosi, contiene una dettagliata raffigurazione delle coste sudamericane.

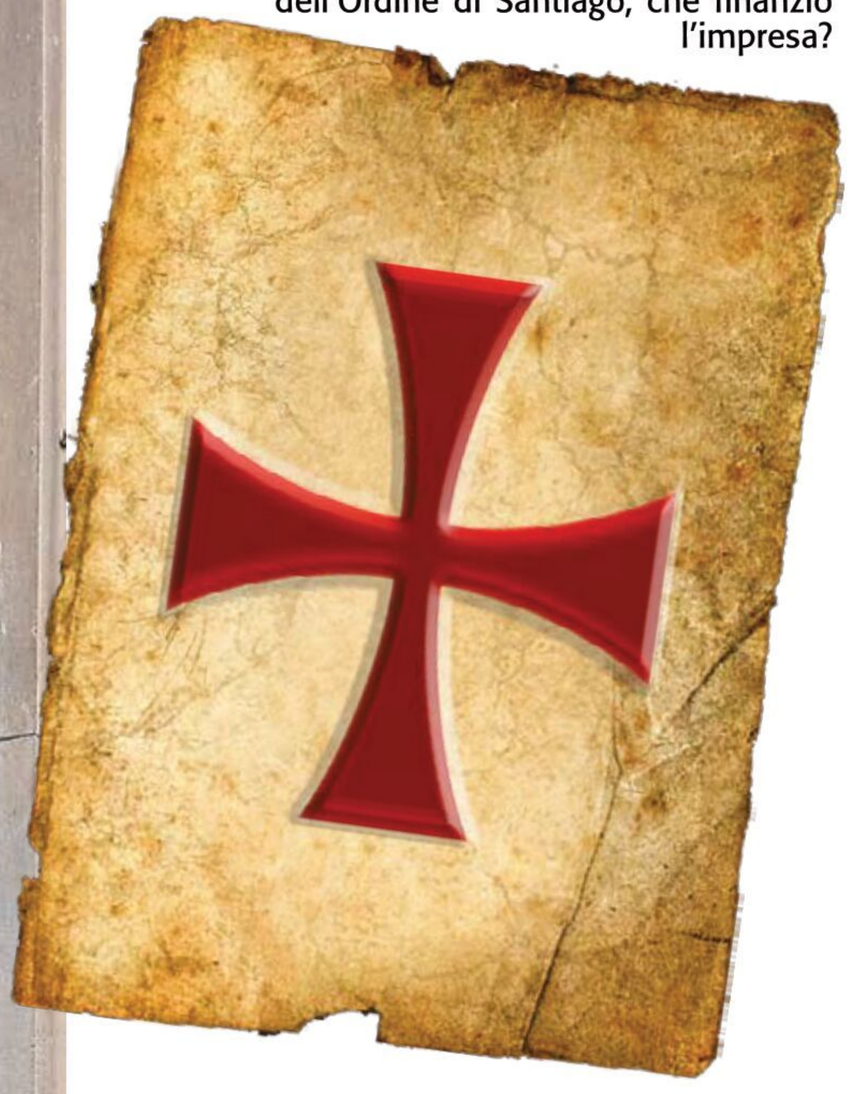


L'aneddoto dell'"uovo di Colombo": è sempre possibile risolvere un problema (come tenere in equilibrio un uovo) ponendosi in una prospettiva differente (schiacciandone un'estremità).

e poi a cercare finanziatori per il progetto. Tra il 1483 e il 1484 incontrò invano il re del Portogallo. Nel 1485, dopo la morte di Felipa, Cristoforo si trasferì in Spagna e qui, non senza fatica, trovò i suoi mecenati nei re Ferdinando e Isabella. Nella primavera del 1492, dopo molte esitazioni, i due sovrani diedero finalmente il loro consenso e lui cominciò i preparativi per il viaggio. Armò una flotta di tre velieri: la *Niña*, la *Pinta* e la *Santa Maria*. Reclutò una ciurma di novanta marinai e scelse di partire da Palos, in



Era la croce dei Templari a spiccare sulle caravelle di Colombo? O forse era quella dell'Ordine di Santiago, che finanziò l'impresa?



America e non Colombia

I misteri che circondano la figura del grande navigatore non sminuiscono l'importanza della sua scoperta.

Se è vero che il Nuovo Continente è stato scoperto da Cristoforo Colombo e non da Amerigo Vespucci, perché prende da quest'ultimo il nome di America?

Colombo conosceva Vespucci da quando costui era contabile in Spagna per il mercante fiorentino Giannotto Berardi, che contribuì con una nave alle spedizioni di Colombo; lo stesso Vespucci partecipò al terzo viaggio di Colombo e raggiunse le Antille. Nel 1505 l'Ammiraglio scrisse al figlio Diego raccomandandogli Vespucci, diretto a corte e intenzionato a perorare la causa di Colombo: «Egli ebbe sempre desiderio di compiacermi; è uomo molto dabbene; la fortuna gli fu avversa, siccome a molti altri; i suoi lavori non gli profittarono come ragione voleva. Parte assai ben disposto per me, e bramoso, se gli è possibile, di fare qualche cosa che mi sia utile». Eppure da due anni girava una lettera di Vespucci, chiamata "Mundus Novus", in cui egli descriveva a Lorenzo di Pier Francesco de' Medici fauna e abitanti delle terre da lui visitate: affermava che costituissero un nuovo continente, là dove si era sempre creduto vi fosse soltanto un oceano sterminato.

Nel 1507 apparve un'edizione ampliata della lettera, raccolta assieme ad altre relazioni di esploratori: *Paesi novamente retrovati et Novo Mondo da Alberico Vesputio florentino intitulato* (lo stesso Alberico avrebbe scelto di cambiare il suo nome in Amerigo). Quello stesso anno era apparso l'opuscolo *Cosmographiae universalis introductio* del cartografo lorenese Martin Waldseemüller: nelle sue pagine, e nella mappa acclusa, le nuove terre erano dette «America, o terra di Amerigo». Sulla mappa il nome corrispondeva all'America del Sud, ma presto venne esteso a tutto il continente. La fama di Vespucci si diffuse ovunque. Fra' Bartolomé de las Casas si indignò per il fatto che Amerigo avesse usurpato i meriti di Colombo: la polemica durò secoli e Vespucci fu spesso dipinto come un ambizioso mentitore che ingigantì le proprie imprese, tradendo la fiducia dell'amico per usurparne i meriti.

La verità emerse confrontando le lettere originali con quelle diffuse da vari editori senza scrupoli: erano stati costoro a modificarle, ampliando il ruolo di Vespucci, attribuendogli più viaggi nel Nuovo Mondo di quanti ne avesse fatti e dilatandone la portata per motivi di cassetta. Al di là delle intenzioni di quest'ultimo, cui comunque si deve l'intuizione di aver capito per primo come stavano le cose: che la Terra era più grande di quanto si credesse e che l'America era un nuovo continente a tutti gli effetti.

Andalusia. E il 3 agosto salpò verso ovest credendo di andare nelle Indie ma incontrando inaspettatamente l'America.

A quel viaggio ne seguirono altri tre, durante i quali Colombo scoprì nuove terre americane. L'ultimo si concluse alla fine del 1504 con il rientro definitivo in Spagna, più o meno nello stesso periodo in cui moriva la sua protettrice Isabella di Castiglia. Cristoforo si spense a Valladolid il 20 maggio 1506, forse per un'insufficienza cardiaca, a cinquantacinque anni.

Il mistero della nascita

La tesi dominante ritiene dunque che Cristoforo Colombo sia nato a Genova, dove ancora oggi si può vedere, nei pressi della spianata di Sant'Andrea, la casa in cui abitò da bambino con i genitori, o almeno una sua ricostruzione settecentesca. A provarlo ci sono centinaia di atti notarili e altri documenti conservati negli archivi di Stato di Genova e Savona: e, se non bastasse, lo stesso testamento di Cristoforo Colombo, datato un giorno prima della morte, in cui il navigatore si autodichiara genovese.

A ulteriore supporto c'è la mappa di pergamena disegnata nel 1513 (anno islamico 913) dall'ammiraglio turco Piri Reìs, conservata nella biblioteca del Topkapi a Istanbul: raffigura le coste dei continenti che si affacciano sull'Atlantico, comprese quelle orientali dell'America e persino tratti dell'Antartide. Ebbene, in un angolo della mappa c'è una nota molto interessante a proposito delle Antille: «Si racconta che questa zona sia stata scoperta da un infedele di Genova di nome Colombo». Di Genova, appunto.

La tesi dominante è anche la più plausibile. Al massimo la nascita si sposta in qualche altro punto dell'entroterra di Genova, della Li- ►

guria o comunque del territorio di Genova nel Mediterraneo. Colombo potrebbe perciò essere nato in una qualsiasi di quelle località e dichiararsi comunque, a buon titolo, genovese.

Perfino la tesi dominante, però, non chiarisce del tutto il mistero dell'anno di nascita: Colombo venne davvero al mondo nel 1451 o al massimo nel 1452, come si desume dai documenti degli archivi genovesi? Oppure dobbiamo credere al medico che annotò sul suo certificato di morte, alla presenza di testimoni, un'età di circa 70 anni e quindi retrodatarne la nascita al 1436? E se invece ci fidassimo di una lettera autografa di Colombo datata 1501 in cui lui stesso accenna di avere navigato per oltre quarant'anni? Se è così, bisogna calcolare che sia nato non oltre il 1447, immaginando che abbia preso il mare non prima dei quattordici anni (nel 1461).

Insomma, c'è molta confusione riguardo alle origini di Colombo: e il bello è che stiamo parlando di uno degli uomini più illustri della storia. E non è finita qui.

E se fosse spagnolo o portoghese?

Alcuni storici demoliscono la tesi delle umili origini di Colombo facendo notare che, in tal caso, il matrimonio con Felipa non sarebbe stato possibile. Questa donna era un'aristocratica e non avrebbe certo sposato un semplice plebeo. Dunque per costoro Colombo era un nobile, forse di nascita illegittima, il che potrebbe spiegare il motivo di tutte quelle cortine fumogene distese intorno alle sue origini. E non sarebbe stato neppure genovese, bensì originario della Penisola Iberica: lo dimostrerebbe l'analisi dei suoi scritti, pieni di giri linguistici e di errori di grammatica tipici di un madrelingua portoghese, galiziano o catalano (a seconda dello studioso che li analizza...) che si esprime in castigliano. A proposito: Colombo scrisse quasi sempre in castigliano e talvolta in latino, ma mai, che si sappia, in italiano, neppure quando corrispondeva con altri italiani. E quando firmava, non indicava mai il cognome.

Forse, dice qualcuno, Colombo era ebreo e la sua impresa serviva a trovare una nuova terra in cui gli ebrei potessero sentirsi più liberi. In prima fila tra i sostenitori di questa ipotesi c'è un personaggio molto famoso per tutt'altri motivi: il cacciatore di nazisti Simon Wiesenthal.

Ma non è l'unico, perché sono in molti ►

La vita su una caravella

Nomi come Hernán Cortés e Cristoforo Colombo sono sinonimi di grandi spedizioni ed espansione coloniale, e i vascelli impiegati nelle loro esplorazioni restano un affascinante pezzo di Storia. Erano le caravelle spagnole e portoghesi: navi piccole e agili che potevano navigare di bolina (cioè con vento contrario) e che, grazie alla chiglia poco profonda, erano in grado di avventurarsi vicino alla costa e persino di risalire il corso dei fiumi più profondi.

Nonostante le dimensioni sorprendentemente ridotte, che ponevano limiti al carico e al numero di uomini dell'equipaggio, le caravelle favorirono l'espansione iberica e l'apertura di una rotta delle spezie con l'Asia (anche se poi il commercio venne affidato a imbarcazioni più grandi). Era l'estrema manovrabilità a renderle così popolari, visto che queste piccole navi si dimostrarono le più adatte ad affrontare i venti impetuosi, l'insidia delle secche e le violente, improvvise correnti tipiche dei mari del Sud.

Equipaggiata con circa 20/25 marinai, la caravella era ispirata a preesistenti vascelli da pesca. Utilizzava fino a tre alberi, che le consentivano di navigare con il vento contrario e con eccezionale mobilità. La grande vela principale, quadrata, insieme allo scafo più leggero, rendeva la caravella anche straordinariamente veloce, molto più della maggior parte delle imbarcazioni dell'epoca.

I vantaggi compensavano la mancanza di spazio per carico e ciurma. Il successo di questa nave fu tale che i portoghesi, nella prima metà del Cinquecento, ne svilupparono una versione da guerra per scortare in Brasile i mercantili in viaggio per le Indie Orientali (con una capacità di carico fra 50 e 200 tonnellate, la caravella non era adatta al commercio).

Famosa per aver portato Cristoforo Colombo nel Nuovo Mondo e Hernán Cortés in Messico, la caravella sarebbe rimasta a lungo nella storia della navigazione. Qui ne osserviamo alcuni degli elementi principali che la resero uno strumento duttile durante l'età delle scoperte geografiche. I conquistadores non avrebbero mai potuto raggiungere le coste del Nuovo Mondo, sottometterlo e derubarne le ricchezze se non fosse stato per il servizio di questi modesti ma preziosi vascelli iberici.

LE SUE DIMENSIONI

Caravella

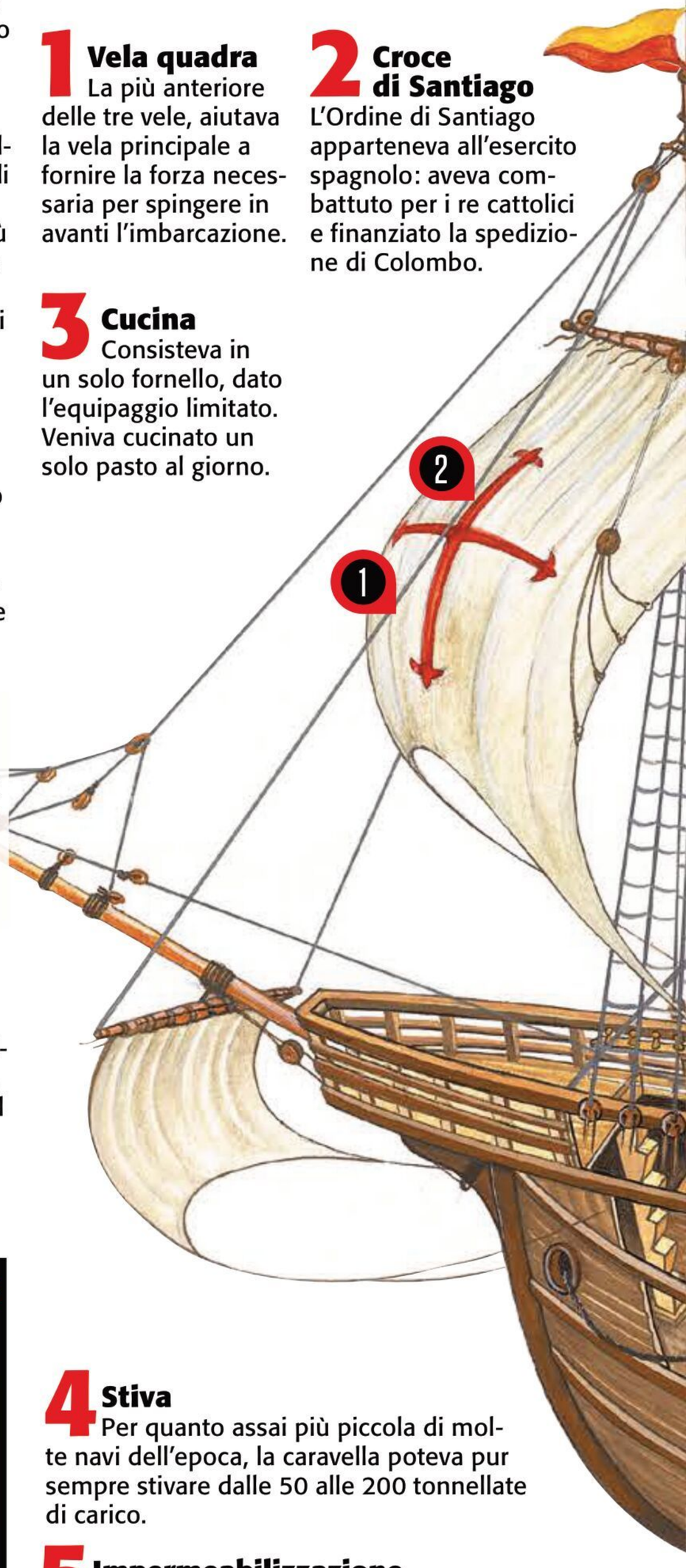
Mercantile moderno

Petroliera

1 Vela quadra
La più anteriore delle tre vele, aiutava la vela principale a fornire la forza necessaria per spingere in avanti l'imbarcazione.

2 Croce di Santiago
L'Ordine di Santiago apparteneva all'esercito spagnolo: aveva combattuto per i re cattolici e finanziato la spedizione di Colombo.

3 Cucina
Consisteva in un solo fornello, dato l'equipaggio limitato. Veniva cucinato un solo pasto al giorno.



4 Stiva
Per quanto assai più piccola di molte navi dell'epoca, la caravella poteva pur sempre stivare dalle 50 alle 200 tonnellate di carico.

5 Impermeabilizzazione
Lo scafo veniva trattato con una miscela di pece e fibre per renderlo più compatto e resistente all'acqua.

La regina dell'Atlantico

Una replica della *Boa Esperança*, ormeggiata nella città portoghese di Lagos.

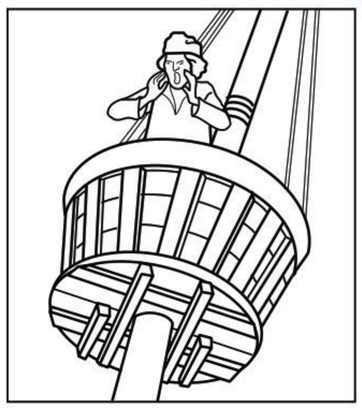
Avendo segnato gran parte della storia della navigazione atlantica, e avendo trasportato alcuni dei nomi più illustri dell'esplorazione, come Colombo e Cortés, la caravella è sopravvissuta al trascorrere dei secoli: ha conosciuto un'evoluzione ed è stata replicata in numerosi esemplari, anche in tempi moderni. Insieme ai relitti recuperati alle Bahamas e ai resoconti degli equipaggi, le sue copie perfettamente riprodotte e in grado di prendere il mare permettono di apprendere molti particolari interessanti sulla sua struttura. Possiamo così farci un'idea abbastanza precisa di cosa significasse navigare a bordo di un'imbarcazione del genere, sul finire del XV secolo.

6 Chiglia
Uno dei vantaggi della caravella erano le dimensioni e, di conseguenza, una chiglia meno profonda: ciò consentiva la navigazione sottocosta e persino la risalita dei fiumi.

7 Struttura dello scafo
Lo scafo di una caravella era costruito con tavole orizzontali che si estendevano da prua a poppa. Talvolta le tavole erano leggermente sovrapposte, per conferire maggiore robustezza.

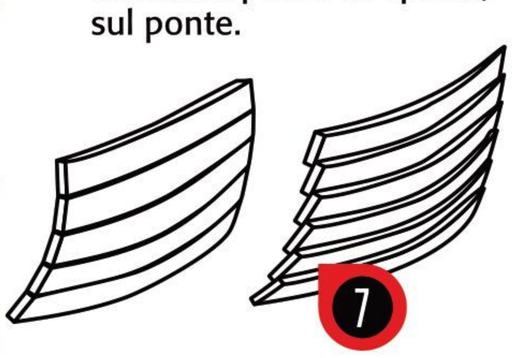
8 Barra
Il timone a ruota non era ancora stato inventato: per spostare il timone e far virare la nave si manovrava la barra.

9 Vela latina
La vela dell'albero di mezzana era di complemento a quella principale: l'angolazione e la forma triangolare rendevano la nave molto agile.



10 Coffa
Vi veniva appostato un marinaio perché scrutasse le acque davanti alla nave, controllando al tempo stesso le vele superiori e verificando che nessuno nell'equipaggio se la prendesse comoda.

11 Ponte
Salvo il capitano, nessuno a bordo aveva letti o alloggi: l'equipaggio dormiva spesso all'aperto, sul ponte.



12 Randa
Vera forza motrice della nave, questa grande vela quadra catturava il vento con efficacia, facendo della caravella una delle navi più veloci dell'epoca.

a sospettare che dietro le reticenze di Colombo e le false piste che lui stesso seminò ovunque ci fosse la necessità di nascondere le vere origini ebraiche. Non dimentichiamo che Fernando e Isabella furono i campioni della Reconquista cattolica della Castiglia e che nel 1492, lo stesso anno della scoperta dell'America, i sovrani cacciarono da tutta la Spagna gli ebrei non convertiti.

Cristoforo il bugiardo

Qualcuno pensa addirittura che Cristoforo fosse figlio del papa genovese Innocenzo VIII, nato Giovanni Battista Cybo, forse di origini ebraiche egli stesso, visto che suo padre si chiamava Aharon. È stato ipotizzato che il papa sia stato il principale promotore e finanziatore dell'impresa di Colombo insieme agli immancabili templari. A proposito di Innocenzo VIII, c'è un altro mistero. Quello della sua tomba nella Basilica di San Pietro, la cui iscrizione recita: «Durante il suo regno la scoperta di un Nuovo Mondo». Però questo pontefice morì il 25 luglio 1492, mentre Colombo salpò da Palos soltanto il 3 agosto...

Allora, qualcuno ipotizza, dietro la verità ufficiale se ne nasconde forse un'altra, ossia che Colombo arrivò in America prima del 12 ottobre 1492. Forse era meno sprovveduto di quanto pensiamo e salpando da Palos sapeva esattamente dove sarebbe arrivato, quando e perché. Insomma, la sua scoperta non sarebbe affatto casuale e soprattutto sarebbe avvenuta prima di quanto gli storici affermano. Oltre all'iscrizione sulla tomba di papa Innocenzo VIII, vi sono altri indizi su cui si fonda questa ipotesi, sostenuta soprattutto dal giornalista Ruggero Marino.

Alcuni studiosi suggeriscono che Colombo possa aver raggiunto le Indie Occidentali prima del fatidico 12 ottobre 1492.

Il volto malvagio di un eroe

Fernando e Isabella furono a lungo dubbiosi sull'opportunità di finanziare l'impresa, salvo poi decidersi improvvisamente. Cosa li avrebbe convinti, se non le prove portate da Colombo al ritorno di una precedente spedizione in America? I sostenitori di questa ipotesi sostengono che nel 1492 il navigatore già sapeva che qualcosa di molto interessante era a portata di caravella, in quanto c'era già stato. Non a caso, le Capitolazioni di Santa Fe (17 aprile 1492) contengono l'impegno dei sovrani a concedere a Colombo il grado di ammiraglio, *almirante*, e il titolo di viceré «per quello che ha scoperto», e non "che avrebbe scoperto". Quando Colombo partì da Palos, si diresse senza esitare lungo una rotta che sfruttava i venti e le correnti favorevoli. Al ritorno fece la stessa cosa. Come faceva a conoscere venti e correnti, se non perché già li aveva affrontati? Inoltre, nella famosa mappa turca di Piri Reìs del 1513 c'è scritto che Colombo aveva scoperto le Antille nell'anno islamico 890, corrispondente al 1490.

Un ritratto postumo di Colombo eseguito da Sebastiano del Piombo nel 1510. La scritta in latino afferma: «Questa è l'immagine ammirevole del ligure Colombo, che per primo al mondo, a quanto se ne sa, raggiunse gli antipodi».

Il braccio e la mente

Sembra che a suggerire a Colombo la sua impresa sia stato il dotto matematico, geografo e cartografo fiorentino Paolo dal Pozzo Toscanelli (1397-1482), grande amico dell'architetto Filippo Brunelleschi, al quale insegnò la geometria, dandogli anche idee e vari consigli su come costruire la cupola di Santa Maria del Fiore a Firenze.

Nel 1474 Toscanelli inviò una lettera al re del Portogallo Alfonso V tramite un suo amico, il canonico Fernão Martines. Voleva convincere il sovrano del fatto che la rotta più breve per arrivare in Oriente dal Portogallo passava in mezzo all'Atlantico e non intorno all'Africa. Alla missiva era allegata una carta nautica (purtroppo perduta) disegnata dallo stesso Toscanelli, in cui si riconoscevano chiaramente le coste dell'Europa e dell'Africa occidentale, oltre a quelle delle Indie, separate solo dal mare. C'erano anche i calcoli di stima (ampiamente sbagliati) della distanza e della longitudine, da cui si deduceva che l'impresa era possibile. L'errore era per difetto: Toscanelli credeva che la Terra fosse molto più piccola di quanto in effetti sia, con l'Asia non molto lontana dalle isole Azzorre.

Insomma, l'idea di Colombo era venuta prima a qualcun altro. Se la lettera di Toscanelli è autentica (e pare che lo sia: tra l'altro la conosciamo da una copia fatta dallo stesso Colombo), allora possiamo dire che fu Toscanelli la mente, e Colombo soltanto il braccio, di quell'impresa che ha mutato il corso della Storia. Qualcuno ritiene che Toscanelli abbia sbagliato i calcoli appositamente: intuendo la presenza di terre frapposte fra Europa e Asia voleva incentivare l'esplorazione dell'Atlantico con il miraggio delle ricchezze asiatiche.

Un altro dettaglio rivelatore: si racconta che, dopo oltre due mesi di navigazione nell'oceano, la ciurma diede segni di ribellione. Ma Colombo calmò i marinai, promettendo loro che avrebbero avuto la sua testa se entro tre giorni non avessero toccato terra. Guarda caso, la terra fu avvistata all'alba del terzo giorno. Proprio come se lui l'avesse saputo con esattezza.

Ammiraglio, Colombo lo restò fino alla morte, mentre rimase viceré solo fino al 1500, quando per ordine di Isabella fu destituito da questa carica e da quella di governatore di Hispaniola, l'odierna Repubblica Dominicana. Accadde che in Spagna arrivarono giudizi negativi sulla sua condotta, tanto che la regina volle vederci chiaro. Così inviò a Santo Domingo un suo emissario, Francisco de Bobadilla, che arrestò Colombo e lo rinchiuse in una fortezza. Durante il processo, l'inquisitore ascoltò vari testimoni, tra cui gli stessi amici di Colombo, e accertò che il governatore era infedele alla Corona per avidità di denaro, che aveva torturato i nativi e che vietava di battezzare gli schiavi per poterli meglio sfruttare in qualità di pagani idolatri.

Alla fine Cristoforo venne portato in Spagna in catene. Isabella lo liberò, poi finanziò anche un altro viaggio nel Nuovo Continente, ma ormai su di lui era calata l'ombra. Quando la regina morì non vi fu più nessuno a difenderlo. Colombo era caduto in disgrazia, benché non sia morto in povertà come sostenuto da alcune fonti.

A caccia della verità

Abbiamo così tratteggiato non uno, ma diversi Cristoforo Colombo, tutti però ben differenti da quello audace e bonario tramandato dall'agiografia dei libri di scuola. Ipotesi contraddittorie fra loro, eppure confortate da reali dubbi storici. Non per niente la figura del più importante esploratore della Storia è ancora sfuggente, e anche gli accademici più tradizionali discordano su molti punti della sua vita altalenante, delle sue fortune e delle sue miserie.

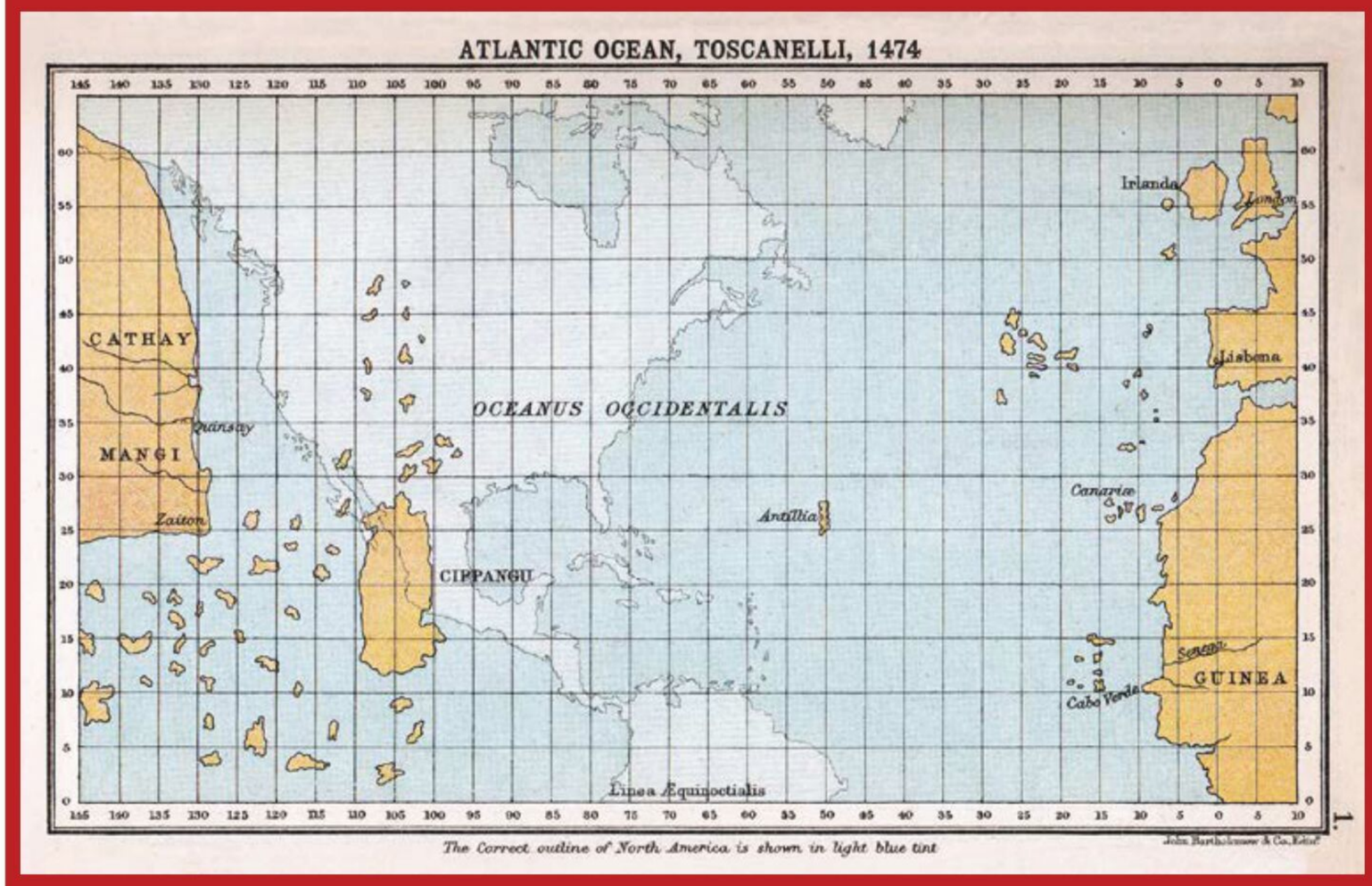
Ma non disperiamo: gli archivi spagnoli del periodo delle esplorazioni costituiscono una miniera pressoché inesauribile, e forse a breve qualche studioso fortunato troverà quello che molti hanno invano cercato per decenni, anzi per secoli: una risposta definitiva ai mille quesiti che ancora aleggiano intorno al nome di Cristoforo Colombo. ■

Un improbabile templare

Non c'è mistero, dal Medioevo in poi, dietro cui non vi sia qualcuno che veda operare la mano furtiva e segreta dei Templari. Il potentissimo ordine di cavalieri monaci, capillarmente diffuso in Europa come in Terrasanta, fu sciolto nel 1307, ma secondo alcuni sopravvisse come organizzazione segreta. Interi libri affermano che i Templari dovessero le loro ricchezze allo sfruttamento segreto, sin dal XII secolo, delle miniere d'argento americane, in terre rivelate loro dai Vichinghi.

Dai Templari, Cristoforo Colombo avrebbe ricevuto conoscenze e sostegno economico. Templare sarebbe stato il suocero, nella cui ricca biblioteca avrebbe trovato molti trattati di navigazione; templari sarebbero le croci rosse dipinte sulle vele delle sue caravelle (in piena contraddizione con la segretezza che caratterizzò l'agire dell'Ordine dopo il suo scioglimento, avvenuto nel 1307).

IL PLANISFERO PERDUTO



La carta tratta dal *Literary and Historical Atlas of North and South America* di Bartholomew e Brooke (1911) riproduce, in via ipotetica, il planisfero disegnato nel 1474 dal geografo fiorentino Paolo dal Pozzo Toscanelli e andato purtroppo perduto. La parte in azzurro chiaro si riferisce al continente americano, di cui Toscanelli ignorava l'esistenza.

Accusato di torturare gli indigeni, Colombo cadde infine in disgrazia.

Il grandioso Monumento alle Scoperte, eretto nel 1960 a Lisbona, celebra 33 grandi esploratori portoghesi, tra cui Vasco da Gama (nel tondo, il suo busto al Museo militare marittimo della città), Cabral, Diaz e re Enrico il Navigatore.

Il piccolo Paese dei grandi viaggiatori

Posto all'estremo occidente d'Europa, il Portogallo era destinato a far da trampolino per la conquista di nuovi mondi. Grazie ad alcuni re intraprendenti, il popolo lusitano occupò tutti i più importanti scali oceanici e, con Vasco da Gama, trovò la via diretta per le spezie d'Oriente

di Enza Fontana

A Lisbona, nel quartiere di Belém, un monumento celebra l'epopea delle grandi avventure marinare portoghesi. È il Padrão dos Descobrimentos, una gigantesca caravella in pietra realizzata nel 1960 in riva al Tago per commemorare il cinquecentesimo anniversario della morte di Enrico il Navigatore (1394-1460), figlio quintogenito del re di Portogallo Giovanni I e grande appassionato di mare. Enrico è una delle figure chiave dell'età delle scoperte geografiche, l'uomo al quale va riconosciuto il merito di aver promosso i viaggi di esplorazione transoceanica che, tra il XV e il XVI secolo, contribuirono alla trasformazione del Portogallo da piccolo regno al margine occidentale d'Europa in impero ricchissimo.

Sulla prua del monumento, la statua di Enrico scruta l'orizzonte tenendo in mano il modello di una nave. Dietro il principe, sulle due rampe laterali, sfilano le statue dei maggiori protagonisti di quel capitolo della storia lusitana: cartografi, cosmografi, missionari, poeti, re e soprattutto navigatori, tra i quali si riconoscono quattro giganti dell'esplorazione marittima: Bartolomeo Diaz, che nel 1488 fu il primo a doppiare il Capo di Buona Speranza, cioè la punta meridionale dell'Africa; Vasco da Gama, che nel 1498 aprì la prima via marittima ►

RE MANUEL, L'ESTETA

Salito al trono nel 1495, Manuel I (1469-1521) regnò sul Portogallo al culmine della sua età dell'oro, quando le navi lusitane approdavano praticamente in ogni angolo del globo. Con le ingenti somme di denaro affluite nel regno grazie ai traffici con l'India e l'Africa, finanziò la costruzione di edifici in un sontuoso stile ornamentale che da lui prese il nome, "manuelino", ricco di elementi decorativi d'ispirazione marinara (ancore, gomene, catene, conchiglie, alghe), botanica (foglie, rami) oppure esotica.

La moglie di Manuel, Isabella, era figlia dei Re Cattolici, Ferdinando e Isabella, e seconda nella linea di successione al trono di Castiglia e Aragona. Quando il fratello maggiore di Isabella morì prematuramente, lei e Manuel furono a un passo dall'ereditare il titolo spagnolo. Ma, poco dopo, Isabella morì a sua volta di parto e la speranza di unificare i due regni svanì.

per l'India; Pedro Álvares Cabral, che nel 1500 scoprì il Brasile; Ferdinando Magellano, che nel 1519 salpò al servizio della Spagna per diventare il primo uomo a circumnavigare il globo.

Una strada per le spezie

All'epoca di Enrico il Navigatore, la richiesta di spezie sui mercati europei era in continua crescita. Pepe, cannella, zenzero, chiodi di garofano, canfora e altre merci preziose arrivavano in Europa dopo un lungo viaggio via terra, prima seguendo le rotte carovaniere, poi attraverso il Mediterraneo, sulle navi veneziane e genovesi. Esisteva anche una via di trasporto marittima attraverso l'Oceano Indiano, ma era controllata dai mercanti arabi e comunque non sfuggiva al monopolio dei genovesi e dei veneziani, visto che poi i carichi convergevano ugualmente nei porti sul Mediterraneo. In entrambi i casi i costi di trasporto erano altissimi, cosicché il prezzo finale delle spezie superava enormemente quello iniziale. Fu per questo che spagnoli e portoghesi cominciarono, in competizione tra loro, a cercare una nuova via che conducesse fino ai luoghi di produzione senza passare dalla terraferma. La spedizione di Cristoforo Colombo fu uno di questi tentativi: quando nel 1492 il navigatore genovese salpò da Palos, era convinto che avrebbe raggiunto l'Oriente navigando verso ovest.

Nel corso del XV secolo, il sogno di una via marittima per l'India spinse i portoghesi a esplorare le coste occidentali dell'Africa, dove costruirono punti di approdo fortificati che funzionavano da basi d'appoggio per altre spedizioni geografiche, ma anche come magazzini per l'oro, l'avorio e gli schiavi neri da rivendere nei porti mediterranei. Da queste fortezze i portoghesi si spinsero sempre più a sud e alla fine riuscirono a oltrepassare il Capo di Buona Speranza, trovando così la rotta che, circumnavigando l'Africa, li portò fino al subcontinente indiano.

Contrariamente agli spagnoli, i portoghesi preferivano sviluppare tanti piccoli approdi commerciali piuttosto che fondare vaste colonie.

Passaggio in India

L'incarico di esplorare per primo il nuovo cammino per l'India fu affidato dal re Manuel I a Vasco da Gama (1469-1524). Di famiglia nobile, Vasco aveva cominciato a navigare già da adolescente, partecipando a numerose spedizioni lungo le coste africane al fianco del padre, che era un esploratore navale al servizio della Corona. A soli 28 anni era quindi un navigatore esperto, che sapeva come sfruttare i venti e le correnti dell'Atlantico. Ma gli furono comunque affiancati due piloti che erano stati al servizio di Bartolomeo Diaz e conoscevano bene la rotta fino alla punta dell'Africa.

Presso il monumento al Padrão dos Descobrimentos c'è il punto da cui, l'8 luglio 1497, la spedizione salpò per il mare aperto. La flotta era composta da due caracche armate con cannoni, una caravella per le

esplorazioni sotto costa e un mercantile per i rifornimenti, per un totale di quattro navi e circa 160 uomini di equipaggio; Vasco era a bordo dell'ammiraglia, la *Saõ Gabriel*. Dopo aver superato senza difficoltà le Canarie e Capo Verde, le navi si spinsero oltre l'equatore e, il 22 novembre 1497, doppiarono il Capo di Buona Speranza. Da lì risalirono la costa orientale dell'Africa. Il giorno di Natale toccarono una terra che chiamarono, appunto, Natal, poi proseguirono la navigazione facendo una serie di scali fino a Malindi, nell'attuale Kenya. Qui, il sultano locale mise a loro disposizione un esperto pilota arabo che li guidò nella traversata fino alle coste del Malabar, l'odierno Kerala, nell'India sudoccidentale, dove i portoghesi sbarcarono il 20 maggio 1498.

Essi dovettero affrontare l'ostilità dei mercanti arabi residenti e presto furono costretti a ripartire per Lisbona, dove le uniche due navi superstiti giunsero alla fine del luglio 1499. Nel corso della spedizione erano morti i due terzi dei marinai, in gran parte per lo scorbuto. Ma i sopravvissuti portavano con sé spezie e merci esotiche e furono accolti con tutti gli onori da Manuel I, che per celebrare il loro ritorno fece costruire a Belém lo splendido monastero dos Jerónimos.

Verso terre lontane

Il viaggio di Vasco fu seguito da molte altre spedizioni verso terre lontane. La prima di queste partì appena sei mesi dopo al comando di Cabral, che navigando verso l'India descrisse un arco più ampio nell'Atlantico per trovare le correnti migliori, e così facendo approdò in Brasile. Ma al confronto delle ricchezze che si potevano ricavare dalle spedizioni in Oriente, quella terra selvosa sembrava promettere poco, cosicché fu temporaneamente trascurata. Trent'anni dopo si cominciò a sfruttarlo per la coltivazione della canna da zucchero e per il legname eccellente, e in seguito furono trovati l'oro e i diamanti: il Brasile era destinato a diventare la colonia più ricca, oltre che più vasta, dell'impero lusitano. Altre caravelle si spinsero ancora oltre, raggiungendo Sumatra, Timor, Macao e perfino il Giappone.

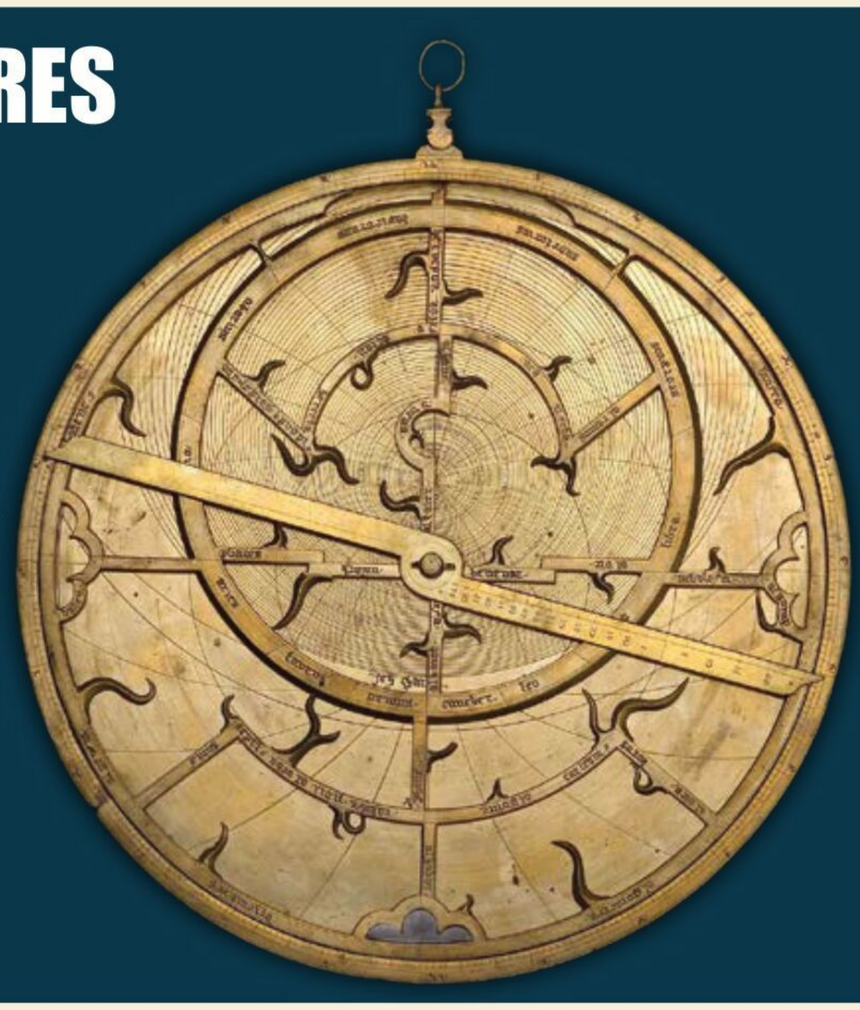
Vasco da Gama morì di malaria durante la sua ultima spedizione in India, nel 1524. In seguito, i resti dell'esploratore furono traslati a Lisbona per essere sepolti nella chiesa del monastero dos Jerónimos vicino a quelli di re Manuel I, in una tomba grandiosa, decorata con simboli nautici. Il Paese lo onora ancora oggi come una delle più preziose glorie nella storia del suo popolo. ■

LA SCUOLA DI SAGRES

Nel XV secolo, il promontorio di Sagres, nel sud del Portogallo, era considerato il punto più estremo del mondo: oltre, c'era solo l'ignoto. Secondo la tradizione, Enrico il Navigatore vi avrebbe fondato una scuola dedicata alla preparazione delle spedizioni navali nell'Atlantico. A Sagres si studiavano cartografia e astronomia, si imparava a usare l'astrolabio, il quadrante e il portolano e si perfezionava la cantieristica navale con la messa a punto di imbarcazioni in grado di affrontare gli oceani, come le caravelle e le caracche.

Non siamo certi che tale scuola sia davvero esistita, ma è un fatto che proprio da Sagres si imbarcarono gli esploratori che scoprirono le Azzorre (1427), Cabo Bojador in Africa (1434), le foci del Senegal (1444), la Sierra Leone (1460), Capo Verde (1458), Terranova (1473) e molte altre terre fino ad allora sconosciute.

A destra, un astrolabio del XV secolo.



Una galea portoghese, mossa da rematori africani, issa un vessillo dell'Ordine del Cristo.

1498: Vasco da Gama si presenta allo *zamorin* (governante) di Calicut, nel Kerala indiano.

Hernán Cortés

La grande rapina

L'uomo che divenne famoso per aver conquistato il Messico e soggiogato gli Aztechi voleva forse distruggere il Nuovo Mondo?

di Mario Pivano

La favolosa città di Tenochtitlán era in rovina, la sua popolazione ridotta alla fame e i suoi guerrieri umiliati nella polvere. Gli Aztechi e la loro civiltà non esistevano più. L'artefice di quello scempio era stato un uomo di nome Hernán Cortés, che aveva guidato fin là i suoi *conquistadores* con brutale spavalderia e ne era stato ricompensato con il governatorato della Nuova Spagna e colossali ricchezze. Ma come era cominciata quella tragedia?

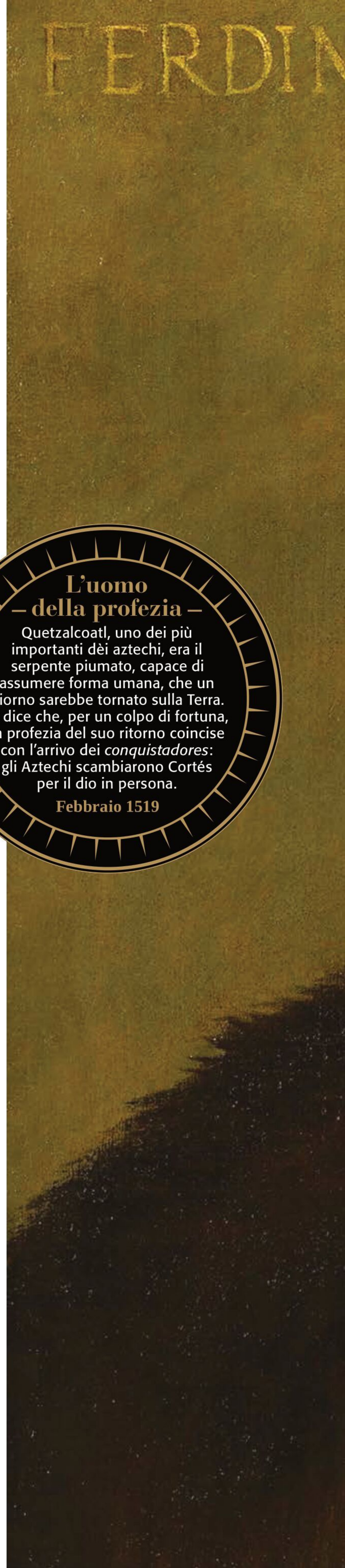
Una volta aperte all'esplorazione le porte del Nuovo Mondo, tutti ne volevano un pezzo per sé. Fra gli uomini partiti in cerca di fama e fortuna c'era Hernán Cortés. Nato nel 1485 a Medellín, in Spagna, apparteneva a una famiglia della piccola nobiltà ed era cugino di secondo grado di Francisco Pizarro, il quale in seguito avrebbe guidato la spedizione che conquistò l'Impero Inca. Avventuriero nato, nemmeno nei suoi sogni più sfrenati Cortés avrebbe mai potuto immaginare che sarebbe stato lui l'uomo capace di mettere in ginocchio un'intera civiltà. Andando contro i desideri dei genitori, il giovane Hernán piantò in asso i suoi studi di legge e latino presso l'Università di Salamanca per varcare l'oceano nel 1504.

Giunto nella città di Azua (nell'odierna Repubblica Dominicana), lavorò come notaio per qualche anno. La prima occasione per una vera avventura gli si presentò tempo dopo, nel 1509, quando avrebbe dovuto partecipare a un viaggio di esplorazione nell'America Centrale; ma la perse a causa di un ascesso alla gamba, forse causato da un attacco di sifilide. Finalmente, nel 1511, prese armi e bagagli e si unì a una spedizione diretta a Cuba sotto la guida di Diego Velázquez de Cuéllar, che divenne il nuovo governatore dell'isola e del quale si guadagnò il rispetto e la fiducia. Fu solo sette anni dopo che gli si ripresentò l'opportunità di guidare una spedizione personale. Dai tempi di Cuba, la fiducia del governatore nei confronti di Cortés era tanto aumentata che Velázquez gli aveva dato in moglie la propria cognata. La carriera di Cortés nel governo locale procedette rapidamente, permettendogli di assaporare per la prima volta in vita sua il gusto del potere. La sua influenza si accrebbe a tal punto che lo stesso Velázquez iniziò a preoccuparsene e, temendo che il suo subordinato stesse diventando troppo potente, gli ordinò di annullare la spedizione in America Centrale prevista di lì a poco. Testardo e impulsivo di natura, Cortés ignorò bellamente la consegna e nel febbraio 1519 partì alla volta del Messico con 500 uomini e 11 navi. A marzo raggiunse la costa e sbarcò nella penisola dello Yucatán.

L'aiuto dell'indigena Malinche

Qui, uno dei primi contatti fu con una donna del luogo, Malintzin, che gli spagnoli ribattezzarono "Doña Marina" e che noi conosciamo come "La Malinche". Proprio in quanto indigena, La Malinche avrebbe giocato un ruolo fondamentale nel futuro successo della spedizione, fungendo da interprete tra gli spagnoli e le varie popolazioni locali. Qualche tempo dopo, divenuta l'amante di Cortés, gli diede anche un figlio: Martin, uno dei primi frutti dell'incrocio tra uomini europei e donne messicane.

Senza conoscere nulla del territorio, e potendo contare soltanto su 17 cannoni, 12 ►



L'uomo – della profezia –

Quetzalcoatl, uno dei più importanti dèi aztechi, era il serpente piumato, capace di assumere forma umana, che un giorno sarebbe tornato sulla Terra. Si dice che, per un colpo di fortuna, la profezia del suo ritorno coincise con l'arrivo dei *conquistadores*: gli Aztechi scambiarono Cortés per il dio in persona.

Febbraio 1519

Nel 1518 a Cortés si presentò l’opportunità
di guidare una spedizione che avrebbe
cambiato per sempre la storia d’America.

I *rodeleros*, unità di fanteria spagnola, ebbero la meglio grazie alle armature, impenetrabili ai colpi dei guerrieri "aquila" e "giaguaro" aztechi.

Nonostante tutto, gli spagnoli celebrano Cortés come un eroe nazionale: il suo ritratto spiccava sulle vecchie banconote da 1.000 pesos.

Morte a Cholula

A differenza di Tlaxcala, la città di Cholula non intendeva allearsi con gli spagnoli. La Malinche avvertì il suo amante delle intenzioni bellicose degli abitanti, e Cortés tese loro un'imboscata: dopo averli presi prigionieri, li fece uccidere a migliaia. L'eccidio è considerato uno dei suoi peggiori crimini.

Ottobre 1519

cavalli e un piccolo numero di cani da guerra, Cortés era guidato da un unico obiettivo: l'oro. La sua fiducia nella buona riuscita della spedizione era tale da indurlo ad affondare le navi per impedire ogni ripensamento dei suoi uomini più titubanti. Superata la barriera linguistica grazie agli interpreti, gli invasori potevano ora studiare la complessa rete di alleanze locali e il modo per sfruttarle a proprio vantaggio. Il viaggio di tre mesi in quelle terre sconosciute fu ugualmente estenuante, ma la spedizione spagnola non avrebbe potuto godere di un'occasione più propizia: una profezia azteca, infatti, aveva indicato in quel tempo il ritorno via mare di Quetzalcoatl, il "dio pallido", e fortuna volle che Cortés arrivasse laggiù proprio venendo dal mare. Questa sorprendente coincidenza (che secondo alcuni storici è soltanto una leggenda posteriore) potrebbe essere stata determinante per il successo dell'impresa spagnola.

Gli Aztechi erano la civiltà dominante nella regione, popolata anche da altri gruppi minoritari che non ne gradivano l'egemonia. Quando arrivarono gli spagnoli, l'Impero Azteco era in uno stato di crisi politica che Cortés seppe sfruttare abilmente a suo vantaggio. Evitando lo scontro diretto, preferì allearsi con le nazioni di Tlaxcala e Cholula per fomentare rivolte contro i rappresentanti aztechi nelle città via via attraversate. La sua ricompensa fu il prezioso appoggio da parte dei nativi in funzione antiazteca.

Cortés non rinunciò mai alle esplorazioni: nel 1524 partì per l'Honduras alla ricerca delle leggendarie "sette città d'oro".

L'imperatore in ostaggio

Muovendosi nella regione senza incontrare resistenza, le forze d'invasione puntarono dritto al cuore dell'impero e l'8 novembre 1519 raggiunsero la capitale, la leggendaria Tenochtitlán. Cortés fece il suo ingresso trionfale in città, accolto con tutti gli onori da Montezuma II, che lo ricoprì di doni e ricchezze; per tutta risposta, gli spagnoli presero in ostaggio l'imperatore. Montezuma, adesso, era soltanto un fantoccio nel suo palazzo. La situazione sembrò sbloccarsi momentaneamente quando giunse la notizia che il vecchio nemico di Cortés, Velázquez de Cuéllar, intendeva arrestarlo per insubordinazione. Costretto ad allontanarsi, lasciò in città il suo vice, Pedro de Alvarado, che ne approfittò per sterminare i personaggi più in vista delle classi nobili azteche durante quello che fu chiamato "il massacro del Grande Tempio" (i morti furono sicuramente diverse centinaia). Cortés tornò appena in tempo per assistere alla rivolta scoppiata il 29 giugno 1520, nel corso della quale morì Montezuma, in circostanze ancora misteriose: secondo fonti spagnole, l'imperatore fu obbligato a uscire dal palazzo nel tentativo di placare la folla, ma la popolazione inferocita lo lapidò a morte; studi più recenti sostengono invece che fu ucciso dagli stessi spagnoli.

I *conquistadores* furono costretti a ritirarsi, ma presto sarebbero tornati: l'avidità di Cortés lo spronava a finire quello che aveva cominciato. Benché al momento le sue forze fossero di gran lunga inferiori per numero, i cavalli e i cannoni costituivano un armamento sicuramente efficace. In particolare, era pro-

Hernán Cortés affondò le sue navi al largo di Veracruz, così ritornare in patria sarebbe stato impossibile.

Scontri fra *conquistadores* spagnoli (a sinistra) e nativi americani in una pittura indigena.

Cortés fece torturare Cuauhtémoc affinché gli svelasse il nascondiglio del famoso tesoro appartenuto all'imperatore Montezuma.

prio la cavalleria spagnola il fattore decisivo, che si rivelò fondamentale per la vittoria nella battaglia di Otumba, durante la ritirata. Ben presto, poi, il vantaggio numerico degli Aztechi si ridusse ulteriormente a causa di un'epidemia di vaiolo, uno dei tanti morbi importati dal Vecchio Mondo che devastarono le Americhe per molti decenni.

Cortés ritornò a Tenochtitlán nel 1521, deciso a conquistare e saccheggiare la città. Sotto la guida di Cuauhtémoc, che aveva preso il posto di Montezuma, gli Aztechi erano ora meglio preparati ad affrontare l'acciaio e i cavalli dell'invasore spagnolo. Avevano scavato trincee per impedire le cariche di cavalleria, e imparato a dividersi per non offrire un facile bersaglio ai cannoni. Cortés voleva prendere la città il più rapidamente possibile, ma la tenace difesa azteca poteva significare un assedio protratto per mesi. Tuttavia l'accerchiamento di Tenochtitlán riuscì, e, presi per fame, dopo due mesi e mezzo gli assediati capitolarono. Cortés rase al suolo la città strada per strada, senza risparmiare niente e nessuno, finché il 13 agosto Tenochtitlán non fu distrutta per sempre.

L'epicentro del glorioso e antico impero azteco era letteralmente sbriciolato. Fu creata la colonia della Nuova Spagna, nella quale sorse Città del Messico, e Cortés ne fu nominato governatore e capitano generale.

Forte del suo strapotere, combatté la popolazione con ogni mezzo, sterminando i ribelli senza pietà. Ma non rinunciò mai alle esplorazioni: nel 1524 si spinse verso sud e giunse in Honduras, dove, tra il 1532 e il 1536, si dedicò alla ricerca delle leggendarie "sette città d'oro". Quest'ultima spedizione, però, finì per danneggiarne la salute e la posizione di comando.

Nel 1528 salpò alla volta della Spagna per rinsaldare le sue relazioni con il re Carlo V, che disapprovava apertamente la sua brama di oro e potere. Cortés gli portò in dono ricchezze favolose, ma il sovrano gli tolse la carica di governatore, pur riconoscendogli quella di capitano generale. Dopo una permanenza in patria di due anni, Cortés ritornò nella Nuova Spagna e la trovò nel caos. Si era circondato di generali avidi e litigiosi, il cui unico interesse era ricavare dalla conquista un tornaconto personale. Ora, prossimo alla cinquantina, lo sterminatore degli Aztechi era stanco di guerre. Dopo essere riuscito a ripristinare una sorta di ordine, si ritirò nella sua tenuta di Cuernavaca e progettò ulteriori esplorazioni nel Pacifico.

I funzionari spagnoli controllavano da vicino i suoi movimenti, ma lui continuò a esplorare l'America Centrale, arrivando a scoprire la penisola della Bassa California. Uno dei suoi ultimi viaggi fu in Algeria, dove rischiò di affogare dopo un naufragio. Forse fu proprio questo ad accelerare la sua decisione di tornare definitivamente in Spagna, dove morì poco dopo il suo rientro, a Siviglia, il 2 dicembre 1547. Aveva 62 anni ed era un uomo ormai debole e stanco. Ma la sua fama di assassino e distruttore degli Aztechi rimane intatta fino a oggi. ■

La notte triste

Cortés tornò a Tenochtitlán trovandola nel caos, e mise a punto un piano per fuggire nottetempo in direzione di Tlacopán (oggi Tacuba). Ma una sentinella diede l'allarme, e due terzi degli spagnoli furono uccisi. Scampato al massacro, Cortés quella notte, nota come *noche triste*, giurò vendetta.

30 giugno 1520

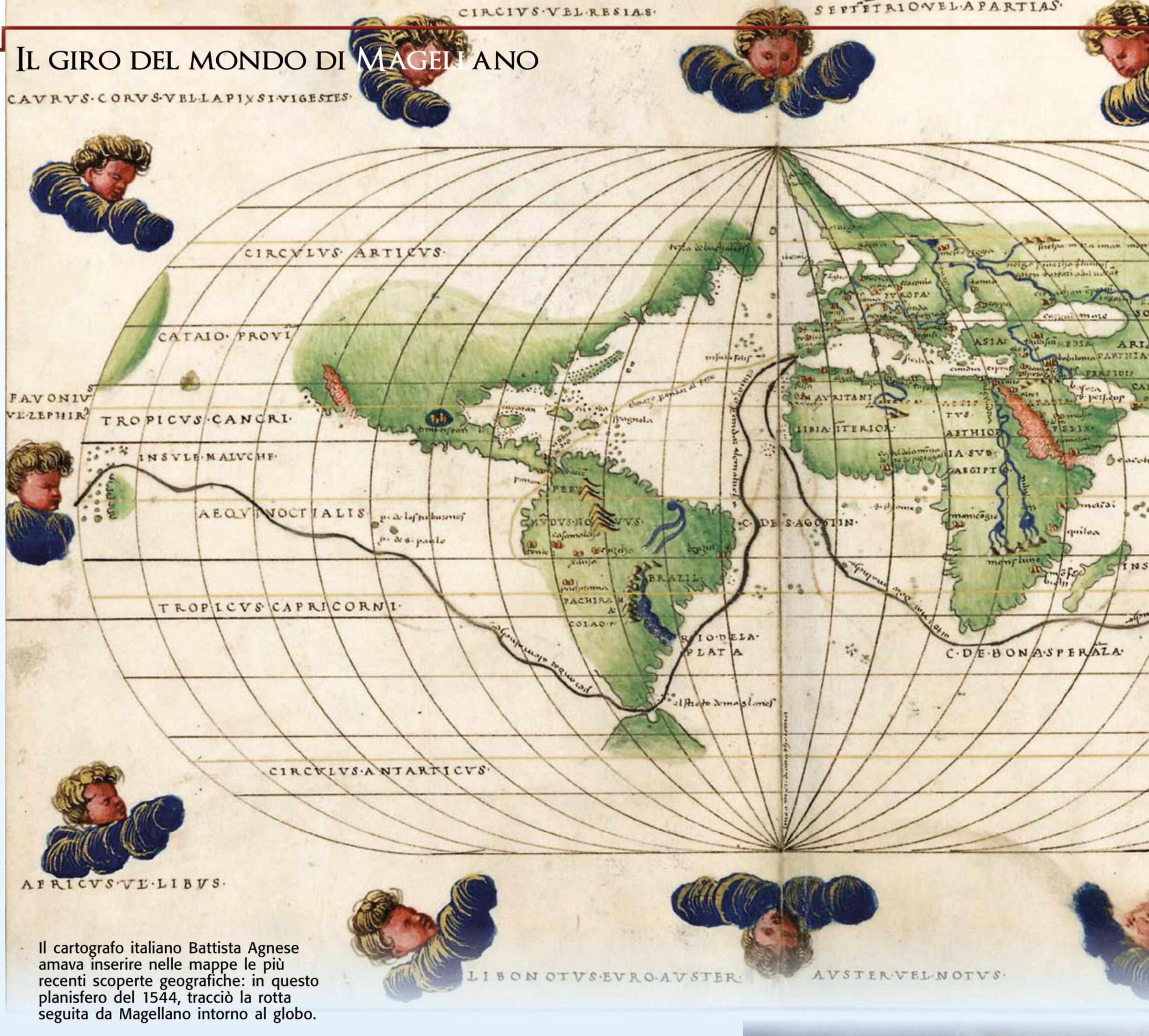
IL GIRO DEL MONDO DI MAGELLANO

Il primo a circumnavigare il pianeta: è lo storico primato del portoghese Ferdinando Magellano, che procedendo verso ovest diede vita a un'impresa che, ai tempi, pareva impossibile, e il cui valore è pari solo al primo sbarco sulla Luna

di Enza Fontana

Fernão de Magalhães (o, come lo chiamiamo noi, Ferdinando Magellano) nacque nel 1480 da una famiglia della piccola aristocrazia di provincia portoghese, all'epoca in cui il successo delle spedizioni navali alimentava la fantasia di molti giovani. Era ancora un bambino quando Bartolomeo Diaz doppiò il Capo di Buona Speranza, era poco più grande quando Cristoforo Colombo scoprì l'America, e aveva meno di vent'anni allorché Vasco da Gama tornò a Lisbona carico di spezie. Tutte avventure al limite dell'incredibile, intraprese partendo da pochi chilometri da casa sua: dunque, era quasi inevitabile che anche Ferdinando cominciasse a sognare avventure in terre lontane, la conquista della gloria e di favolose ricchezze. Fu accontentato: nel 1505 venne arruolato nell'armata di Francisco de Almeida, diretta in India per consolidarvi la presenza portoghese, e l'anno seguente partecipò a una spedizione nelle Molucche, le isole delle spezie. Il valore, l'intelligenza e la competenza con cui svolgeva i suoi compiti gli valsero la nomina a capitano, ma una volta si allontanò di propria iniziativa con la sua caravella in cerca di nuove terre a est e fu degradato. Questo episodio, e un altro avvenuto più tardi, quando durante una missione in Marocco ►

La statua di Ferdinando Magellano che sorge a Punta Arenas, in Cile. A sinistra, navi portoghesi (sopra) e una delle prime raffigurazioni del planisfero con il Nuovo Mondo.



Il cartografo italiano Battista Agnese amava inserire nelle mappe le più recenti scoperte geografiche: in questo planisfero del 1544, tracciò la rotta seguita da Magellano intorno al globo.

Il trattato di Tordesillas

Il 7 giugno 1494, Spagna e Portogallo firmarono, a Tordesillas, un trattato che divideva il mondo in due. La separazione avveniva lungo un meridiano che passava a 370 leghe marine (1.770 km) a ovest delle isole di Capo Verde. Tutte le nuove terre scoperte a est di quella linea sarebbero appartenute al Portogallo, quelle a ovest alla Spagna.

La linea continuava anche dall'altra parte del globo, dividendo la Terra in due metà uguali, ma nessuno sapeva esattamente dove passasse nell'altro emisfero e se le Molucche, le ricchissime isole delle spezie, restassero dal lato portoghese o da quello spagnolo. Magellano partì anche per capire se potessero essere rivendicate alla Spagna e tolte al controllo portoghese.

fu accusato di peculato, gli procurarono il licenziamento con disonore dal servizio militare. Era il 1514 e nella Lisbona dei grandi navigatori non c'era più posto per lui.

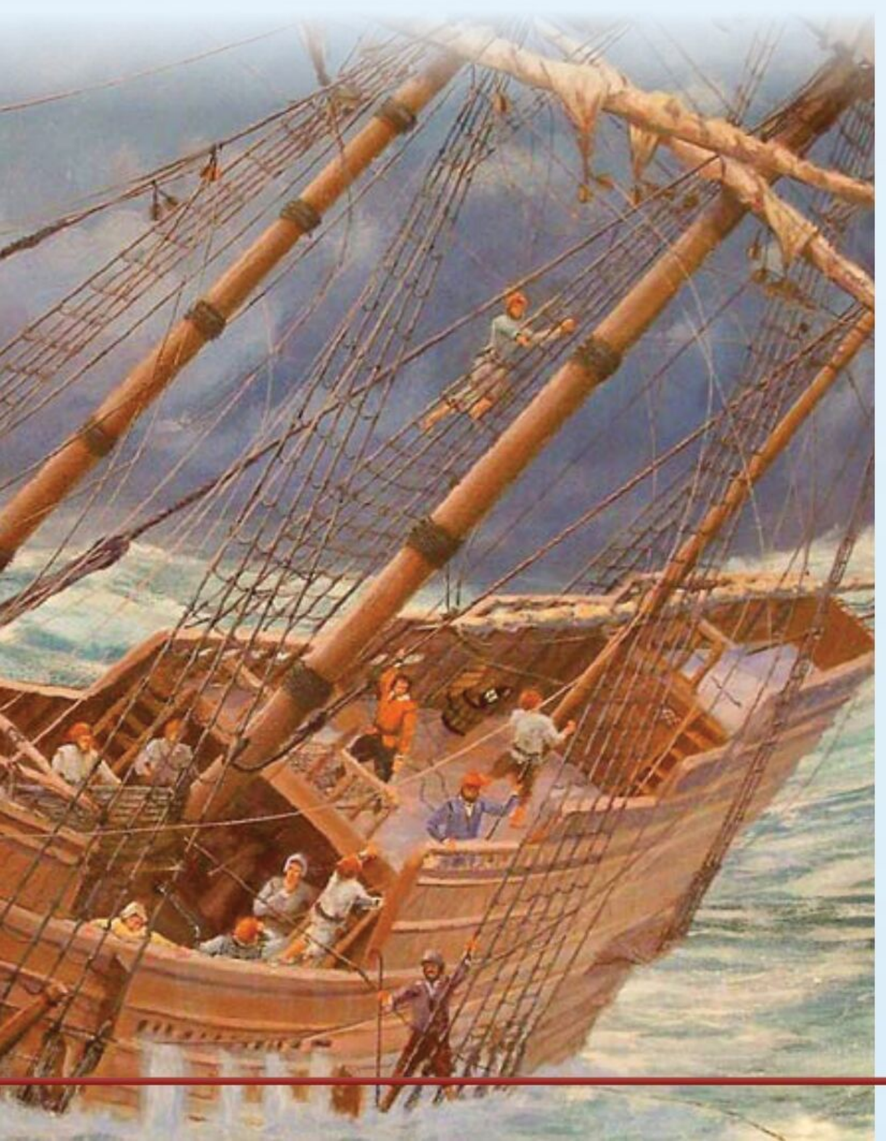
Alla corte di Spagna

Alcuni anni prima, il re del Portogallo aveva proibito la divulgazione dei rapporti dei piloti e delle carte nautiche che ritraevano le terre appena scoperte, ma Magellano era riuscito ugualmente a raccogliere molte informazioni e forse anche a consultare qualche mappa segreta. In qualche modo si era convinto dell'esistenza di un passaggio a ovest per raggiungere le Indie più velocemente che da est. A quell'epoca si pensava che la Terra fosse più piccola di quanto non sia, tanto che le ricche isole Molucche sembravano a portata di mano, e così Magellano pianificò una spedizione per raggiungerle.

L'interesse commerciale dell'impresa era evidente. Il re di Spagna Carlo I, che presto

Le traversate oceaniche presentavano altissimi margini di rischio, ma questo non frenava la brama di scoperte e di conquiste che animava i navigatori del XVI secolo.

Benché al servizio degli spagnoli, Magellano (qui nel ritratto esposto al Museo della Marina di Lisbona) resta un eroe nazionale portoghese.



Ingolosito dai favolosi guadagni prospettati dalle teorie di Magellano, Carlo I di Spagna accettò di finanziarne l'impresa, nel 1519.

sarebbe diventato il grande imperatore conosciuto come Carlo V, si convinse a finanziarla: se Magellano aveva ragione, la nuova via avrebbe permesso ai vascelli spagnoli di raggiungere le Indie evitando la circumnavigazione dell'Africa, i cui approdi principali erano quasi tutti in mano ai portoghesi, e di farlo anche in poco tempo.

Le cinque navi allestite per la spedizione furono pronte il 10 agosto 1519. L'equipaggio giurò fedeltà al re di Spagna, poi la flotta salpò da Siviglia per ridiscendere il Guadalquivir. Poco dopo, i vascelli gettarono l'ancora a Sanlúcar de Barrameda, dove il fiume sfocia nell'Atlantico. Qui, nelle settimane successive, fu completato l'approvvigionamento. Le stive vennero caricate con enormi scorte di gallette, farina, legumi, lardo, olio, carne conservata, frutta secca, formaggio, vino e acqua, e in più materiali per le riparazioni, vele di ricambio e armi. Ma anche dadi e carte da gioco per passare il tempo, oltre che oggetti da barattare con gli indigeni che avrebbero incontrato nel corso del viaggio: specchi, perle di vetro, campanelli... Gli animali vivi da macellare durante la navigazione furono imbarcati all'ultimo momento. Le provviste erano state calcolate per una navigazione di due anni; in più, si prevedeva di integrarle con cibi e acqua fresca durante gli scali alle Canarie e sulla costa brasiliana. Nessuno, tranne Magellano, sapeva esattamente dove si stesse andando. E ►

In un'incisione inglese del XIX secolo, i preparativi della partenza di Magellano.

Il diario del vicentino Pigafetta

Lo storiografo della spedizione di Magellano nacque a Vicenza da una famiglia aristocratica, forse nello stesso anno della scoperta dell'America: il 1492. Nel 1519, Antonio Pigafetta si trovava a Barcellona al seguito di una missione diplomatica pontificia quando venne a sapere della spedizione di Magellano e si fece raccomandare per potersi imbarcare con lui.

Nei tre anni di navigazione annotò minuziosamente tutto ciò che succedeva e, una volta tornato in Europa, scrisse in italiano una relazione intitolata *Il primo viaggio intorno al globo*, ricca di preziose informazioni sulla vita di bordo, sui Paesi e sui popoli incontrati durante quella storica avventura. La data della sua morte resta sconosciuta.

nessuno, neanche lui, immaginava che il viaggio sarebbe durato molto più del previsto.

La flotta lasciò Sanlúcar il 21 settembre 1519. Magellano si trovava a bordo dell'ammiraglia, la *Trinidad*. Le altre navi, *Concepción*, *Santiago*, *San Antonio* e *Victoria*, erano sotto il comando di capitani spagnoli. Uno di loro, Juan de Cartagena, era un grande di Spagna, che mal sopportava l'idea di essere subordinato a un nobile di basso rango, per di più portoghese.

Nell'Atlantico

L'equipaggio era formato da 265 uomini tra marinai e soldati, di nazionalità diverse, soprattutto spagnoli e portoghesi, costretti a condividere gli spazi angusti delle navi tra i sacchi e i barili delle provviste, in una scomodità che non aiutava la convivenza. C'era anche un nobile vicentino, Antonio Pigafetta: un giovane intelligente e curioso, che si imbarcò per amore dell'avventura e che in cambio tenne i diari della spedizione.

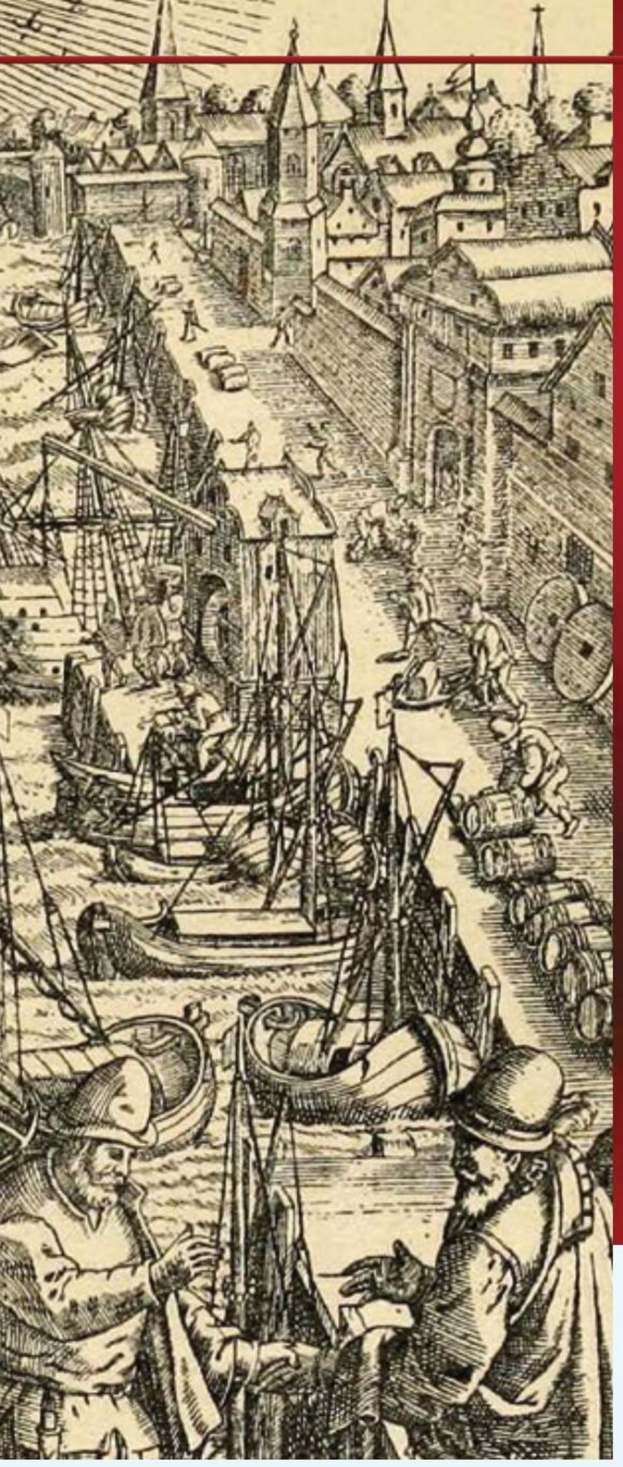
Gli spagnoli a bordo diffidavano di Magellano. Temevano che, segretamente, facesse il gioco dei portoghesi: per questo il clima si mantenne teso durante tutta la navigazione.

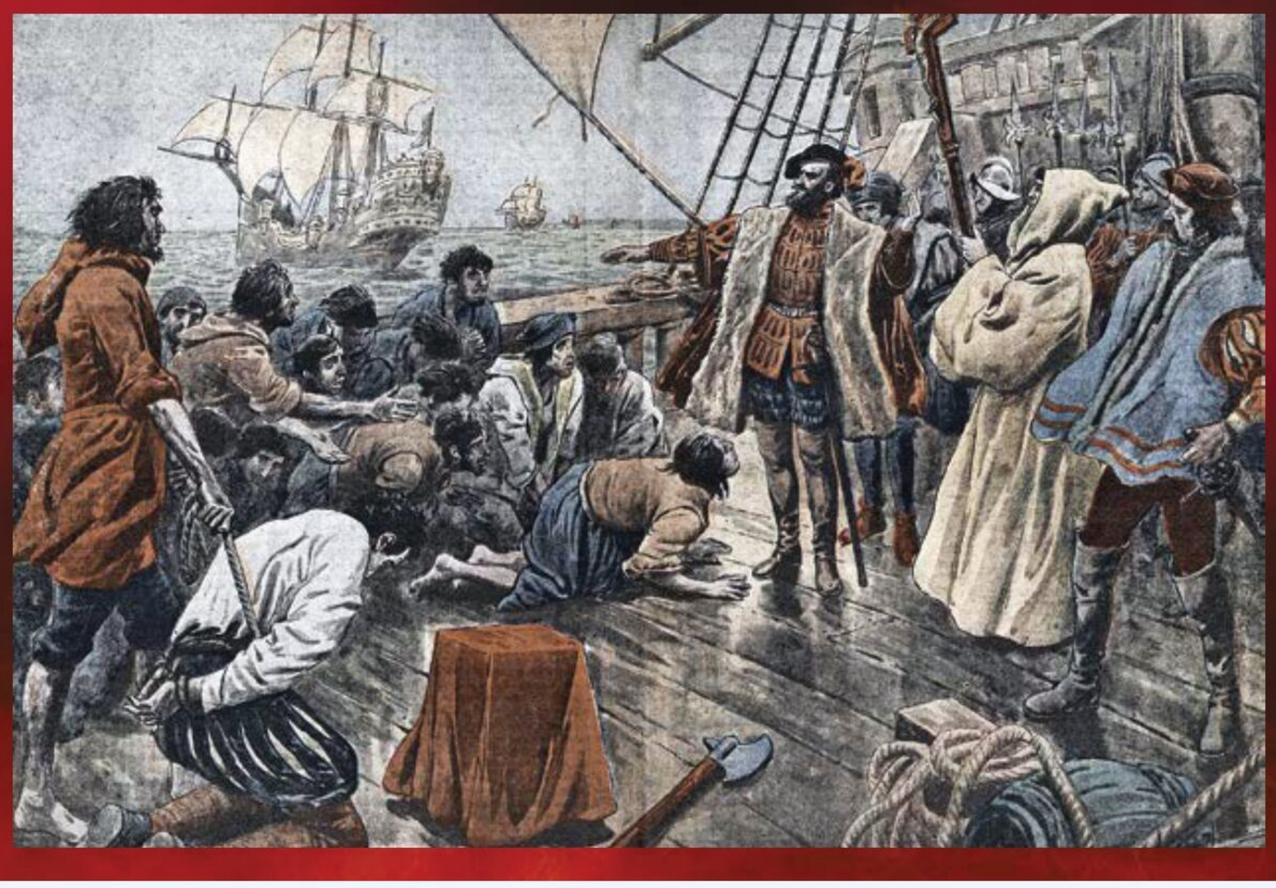
Il 27 settembre, la flotta fece sosta alle Canarie, in territorio spagnolo. Dopo una settimana le navi ripartirono, ma anziché guidarle verso il Brasile, com'era stato concordato, Magellano spostò la rotta verso sud, senza avvisare nessuno. L'episodio fece crescere il sospetto nei confronti dell'ammiraglio, tanto più che, a seguito di quell'incomprensibile comportamento, le navi si imbatterono in una bonaccia che le tenne ferme in alto mare per due settimane.

La dura prova dello Stretto

Dopo la bonaccia i vascelli incontrarono una spaventosa tempesta, ma si salvarono e continuarono il viaggio. Il 13 dicembre le navi gettarono l'ancora nella baia di Rio de Janeiro; poi, dopo una sosta per le riparazioni, ripresero il viaggio verso sud, navigando a vista lungo la costa americana nella speranza di individuare il passaggio a ovest. Il 10 gennaio 1520, arrivarono al Rio de la Plata. Magellano sperò che quell'enorme estuario fosse l'imbocco del passaggio verso il Pacifico che stava cercando e mandò tre navi in esplorazione, ma quelle tornarono con la cattiva notizia che si trattava di un fiume.

Il 25 gennaio la navigazione riprese. Più i vascelli andavano a sud, più il freddo aumentava e il clima diventava avverso,





Il terribile scorbuto

Per molto tempo, finché non ne furono scoperte le cause e si riuscì a porvi rimedio, lo scorbuto fu il terrore di tutti i marinai che partecipavano a viaggi molto lunghi. Era provocato dalla carenza di vitamina C, contenuta nella frutta e nella verdura fresca. Si manifestava con sanguinamento delle gengive, perdita di denti, emorragia dal naso, gonfiore degli arti, letargia e altri sintomi orribili, fino a provocare la morte.

Durante il viaggio di Magellano, l'80% dell'equipaggio fu falcidiato da questa malattia, che mieteva più vittime dei naufragi e dei combattimenti navali.

Delle cinque navi salpate in cerca del passaggio a ovest verso le Indie, seguendo la rivoluzionaria intuizione di Magellano, soltanto una riuscì a fare ritorno in patria.

Ucciso da indigeni filippini, Magellano morì senza poter raccogliere i frutti del suo trionfo.

con tempeste, burrasche e onde altissime che mettevano a rischio di naufragio. Il 31 marzo, Magellano raggiunse la baia di San Julián, in Patagonia, e decise di svernarvi. Le giornate erano sempre più buie. I viveri cominciarono a scarseggiare e fu necessario razionarli. I marinai non nascondevano la paura e il malumore, e pativano la fame. Gli ufficiali ne approfittarono per tentare un ammutinamento, ma Magellano reagì prontamente e con durezza: due capitani furono giustiziati e Juan de Cartagena venne abbandonato su un'isola deserta.

Il 24 agosto 1520 le navi, nel frattempo diventate quattro per il naufragio della *Santiago*, ripresero il largo. Il 1° novembre arrivarono finalmente all'imboccatura del canale che poi avrebbe preso il nome da Magellano. Alla loro sinistra videro alcuni fuochi alzarsi dalla costa, che per questa ragione chiamarono Terra del Fuoco. Lo stretto, frastagliato di fiordi in cui era facile perdersi, costellato di secche e scogli affioranti e costeggiato da ghiacciai che arrivavano fino al mare, sembrava un pericoloso labirinto acquatico. Una delle quattro navi, la *San Antonio*, che portava la maggior parte delle provviste, si rifiutò di percorrerlo e fece rotta verso casa. Le altre proseguirono.

Il 28 novembre 1520 i tre vascelli superstiti uscirono dallo stretto ed entrarono in un oceano calmo, che Magellano battezzò Pacifico. Credeva che ormai mancasse poco alla meta, ma si sbagliava: la traversata durò ancora tre lunghissimi mesi, durante i quali furono avvistati solo due isolotti inospitali. I viveri si esaurirono del tutto: l'equipaggio, indebolito e scoraggiato, fu costretto a nutrirsi con briciole di gallette infestate dai vermi e cuoio ammorbidito in mare e poi arrostito; bevevano l'acqua putrida rimasta sul fondo dei barili. Furono in molti ad ammalarsi di scorbuto e a perire.

Ucciso dagli indigeni

Il 6 marzo 1521, le navi raggiunsero le Marianne, dove fecero finalmente scorta di viveri e acqua, e una decina di giorni dopo approdarono nelle Filippine. L'ammiraglio aveva avuto ragione: si poteva raggiungere l'Asia passando da ovest. Ormai le Molucche erano dietro l'angolo. Ma proprio le Filippine furono fatali a Magellano, che il 27 aprile 1521 fu ucciso a Mactan da alcuni guerrieri indigeni. Dopo la sua morte, il comando venne assunto da Juan Sebastián Elcano, che ordinò di affondare la *Concepción* perché i superstiti non bastavano a governare tre navi. Finalmente, l'8 novembre 1521, la *Victoria* e la *Trinidad* raggiunsero le agognate Molucche, dove caricarono le spezie. Poi le due navi si separarono.

Agli ordini del nuovo ammiraglio, la *Victoria* rivolse la prua verso l'Oceano Indiano per tornare in patria costeggiando l'Africa. Il 19 maggio 1522, la nave arrivò davanti al Capo di Buona Speranza, dove rischiò di affondare in una terribile tempesta. L'equipaggio riuscì a cavarsela, ma i marinai erano stanchi e alcuni morirono di scorbuto durante la risalita della costa africana.

Finalmente, il 4 settembre 1522, la vedetta avvistò Capo San Vincenzo, in Portogallo. Due giorni dopo la *Victoria* approdò nel porto di Sanlúcar con soli 18 sopravvissuti, tra i quali Pigafetta; altri cinque sarebbero rientrati in Spagna nel 1525 a bordo della *Trinidad*, dopo aver seguito una rotta diversa. Per la prima volta nella Storia, era stata compiuta la circumnavigazione del globo. ■

FRANCIS DRAKE

Il "drago" dei mari

Quasi tutti i grandi eroi nazionali nascondono qualche lato oscuro. Nel caso di Francis Drake, però, luci e ombre si alternano in modo così tumultuoso da farci chiedere: era un coraggioso avventuriero o soltanto un'avidissima canaglia?

di Mario Galloni

Esploratore e negriero, pirata e corsaro, commerciante e uomo d'armi, perfino politico. L'inglese Francis Drake (anzi, sir Francis Drake, dopo che la regina Elisabetta I lo fece cavaliere) nella seconda metà del Cinquecento è protagonista di una straordinaria ascesa sociale ed economica. Una carriera straordinaria, che lo vede riscattare il ruolo storico della pirateria, fino ad allora esecrata in pubblico e tollerata, se non finanziata, dagli Stati nelle segrete stanze. La sua nomina a baronetto squarcia il velo di ipocrisia che oscura il rapporto tra il potere e la ciurmaglia terrore dei mari, da tempo capace di coniugare il proprio tornaconto con il bene supremo dell'Inghilterra. Sir Francis Drake ne diventa l'emblema.

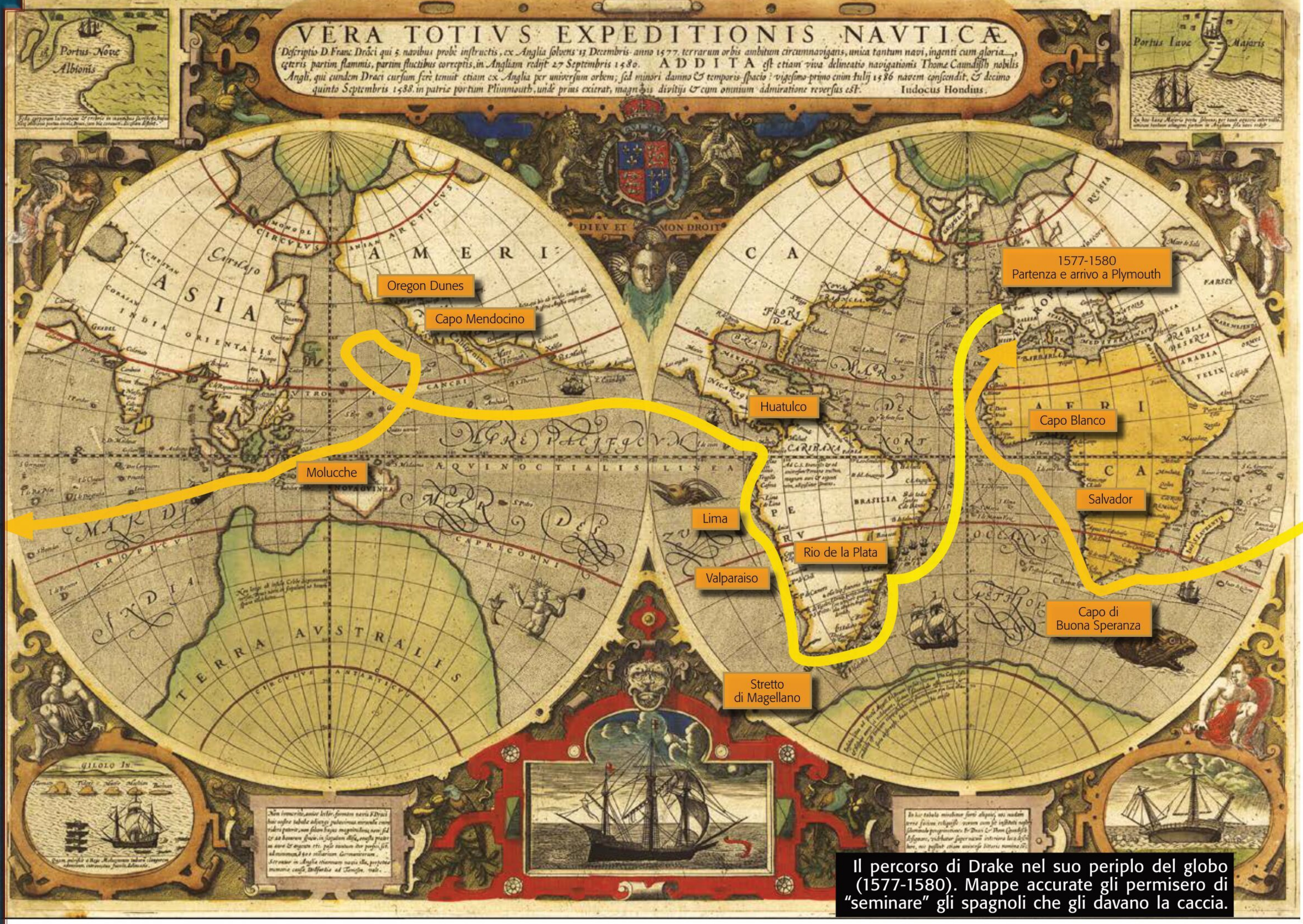
Schiacciata dalla potenza economica spagnola che ha trovato nelle Americhe un pozzo senza fondo di ricchezze, dilaniata dai conflitti di religione, assisa su un trono scricchiolante privo di finanze e senza flotta, la regina Elisabetta intuisce l'importanza di assecondare la sete di avventura e conquista di questi valenti uomini di mare. Ma ha l'idea di indirizzarne la furia verso un solo obiettivo: navi e colonie di Spagna. I pirati diventano così, sia pure ufficiosamente, soldati del regno, senza che la Corona debba però sporcarsi le mani direttamente con le discutibili imprese di questi liberi professionisti della razzia.

Francis Drake nasce nel Devon, in Inghilterra, nel 1540, in una famiglia contadina di rigida fede anglicana, presto costretta dalla fazione cattolica a prendere le proprie cose e trasferirsi in fretta e furia a Guilligham, nel Kent. Il piccolo Francis cresce così nell'odio verso i cattolici e i papisti. Cugino di John e Williams Hawkins, tra i più importanti corsari inglesi del secolo, ha il mare nel destino, un orizzonte infinito che nel Cinquecento profuma di ricchezze, avventura, scoperte. Ha solo 13 anni quando sale a bordo della sua prima nave, e a 20 è già capitano.

L'oceano nelle vene

Svolge il suo apprendistato nel Mare del Nord, e nel 1566 (sotto le vele di famiglia dei cugini, tra i primi a salpare dal regno con l'intenzione di commerciare con i coloni spagnoli) affronta il viaggio verso il Nuovo mondo. La prima tappa è africana: in Guinea imbarcano schiavi da rivendere nelle Americhe, dove le nuove miniere necessitano di manodopera a costo zero. Lungo il tragitto, gli inglesi, per non perdere le buone abitudini, catturano un cargo portoghese. A Santo Domingo (con la complicità interessata del comandante della guarnigione, che pure era stato spedito sull'isola dagli spagnoli per impedire l'approdo dei pirati), Drake e compagni organizzano l'asta degli schiavi e riempiono le stive di merce ricchissima. Guadagni vertiginosi, che fanno diventare il cugino Hawkins il commerciante più ricco di Plymouth e ingrossano la fila di investitori disposti a rischiare i propri denari sul prossimo viaggio. Ci mette del suo anche la regina, che offre ai pirati ►

Francis Drake era figlio di agricoltori protestanti. Aveva solo 13 anni quando si imbarcò come apprendista su una nave mercantile, diventando comandante quando ne aveva 20.



Il percorso di Drake nel suo periplo del globo (1577-1580). Mappe accurate gli permisero di "seminare" gli spagnoli che gli davano la caccia.

Una patente per i pirati

Se il fine ultimo resta lo stesso, abbordare navi mercantili e svuotarne le stive, tra pirati e corsari passa una bella differenza. I primi erano liberi professionisti della razzia, criminali dei mari che assaltavano le imbarcazioni per proprio tornaconto, senza curarsi dell'appartenenza nazionale dei convogli; i secondi, invece, univano la propria brama di ricchezza a un interesse di parte, spesso nazionale, scegliendo di scagliarsi contro una fazione precisa.

Per questo i corsari potevano esibire una lettera di corsa, o di marca, di fatto un'autorizzazione regia a combattere e danneggiare navi e porti nemici. Dovevano consegnare parte del bottino allo Stato "mandante", in cambio della garanzia di non essere impiccati al ritorno. Privilegio che valeva anche in caso di cattura da parte del nemico: pirati alla forca, corsari in galera, al pari dei prigionieri di guerra.

una nave. Sotto banco, naturalmente.

All'ombra del parente famoso, Drake si ritaglia la sua fetta di gloria, fino a diventare braccio destro del cugino e comandante lui stesso di una nave della flotta corsara. Non sempre, però, le colonie spagnole si dimostrano concilianti: a volte gli inglesi devono dismettere i panni dei commercianti e tornare a vestire la grinta minacciosa dei pirati per ottenere dalle autorità locali la possibilità di concludere i loro sporchi ma redditizi affari. Succede in Venezuela, durante il trionfale secondo viaggio, e ancora di più durante la terza e sfortunata avventura nelle Americhe, in cui gli inglesi devono affidarsi a spingarde e cannoni. Respinti dal governatore di Cartagena, cercano fortuna vicino a Veracruz, nel Golfo del Messico, dove intercettano una nave spagnola che trasporta il tributo annuale d'argento dalle colonie alla madrepatria.

Due terribili cugini

I cugini mettono le mani su una fortuna colossale e rapiscono il nuovo viceré del Messico, che stava andando a prendere possesso del suo ufficio. Dalla terraferma, il viceré uscente organizza un assalto e, nella successiva battaglia, entrambe le flotte rimangono seriamente danneggiate.

Si salvano soltanto le navi agli ordini di

La regina Elisabetta I, strenua protettrice di Drake. Per ragioni di Stato ordinò che i diari del navigatore e corsaro fossero secretati.

Dal 1573, Francis Drake si dedicò alla sua impresa più memorabile, la circumnavigazione del globo: fu il primo inglese a portarla a termine e il secondo uomo dopo il portoghese Ferdinando Magellano.

Hawkins e Drake: tocca rientrare in patria alla chetichella, senza gloria né ricchezze.

Drake ha imparato abbastanza sotto l'ala protettrice del cugino: ormai possiede tutte le competenze del grande navigatore e una sete di vendetta contro gli spagnoli che lo spinge a mettersi in proprio. E pazienza se dovrà salpare senza la "copertura" reale, privo della "lettera di corsa" con cui la Corona autorizza a predare i galeoni nemici. Da corsaro ritorna pirata. A partire dal 1572, nelle Antille, si concentra sulle navi spagnole. Ha però in testa un progetto ambizioso: intercettare la "flotta dell'argento", il convoglio che, attraverso l'istmo di Panama, trasporta metalli preziosi dall'America del Sud. L'impresa fallisce per via sia marittima che terrestre: a Nombre de Dios, Drake conosce la sconfitta contro gli spagnoli e perde in battaglia il fratello John, comandante della seconda nave della flotta, e un altro fratello, Joseph, ucciso dalla febbre gialla. Alleandosi con alcuni francesi ugonotti, prova di nuovo a mettere le mani sull'argento del Perù presso il Camino de Cruces, un sentiero di pietre costruito dagli spagnoli nel 1519 con l'obiettivo di collegare l'Atlantico al Pacifico, e trasportare le merci da Panama fino al corso del fiume Chagres, per poi risalirlo fino a Nombre de Dios. La razzia riesce: parte del tesoro conquistato è caricato a bordo, ma il grosso viene nascosto in un posto sicuro. Peccato che uno dei francesi venga catturato e sveli agli spagnoli il nascondiglio, vanificando il blitz inglese.

Tornato a Plymouth nel 1573, Drake lavora per quattro anni alla sua impresa più grande, quella che gli varrà il titolo di baronetto e la gloria di primo inglese e secondo navigatore della Storia ad aver circumnavigato il globo, 58 anni dopo Magellano. Coperto stavolta dalla patente reale per la guerra di corsa, il 13 dicembre 1577 Drake salpa al comando di una flotta di cinque navi. In realtà, tempo prima, Inghilterra e Spagna avevano firmato un trat- ►

Il feroce nemico di Barbarossa

Eroi in patria, ma semplici criminali per il resto del mondo; prima corsari e poi ufficiali della Marina; entrambi stimati a corte: uno dalla regina, l'altro dal sultano. Sono le vite parallele di Drake e Barbarossa (pirata turco, il cui vero nome era Khayr al-Din, nato all'incirca nel 1466), che hanno condiviso il vertiginoso balzo sociale che porta da fuorilegge a cortigiano. Senza per questo perdere le "cattive" abitudini. Soprattutto Barbarossa, che nella sua lunga carriera (morì di febbre gialla ormai ottantenne, e ora riposa in un mausoleo a lui dedicato a Besiktas, a nord di Istanbul) insanguinò il Mediterraneo con rapide scorribande completate da razzie. La popolazione cristiana veniva ridotta in schiavitù, e le donne, preferibilmente vergini, erano rapite e spedite in dono al sultano. Dal 1533 Barbarossa divenne ammiraglio della flotta ottomana e l'anno dopo, durante un blitz sulle coste tirreniche, tentò perfino di rapire Giulia Gonzaga, bellissima vedova di Vespasiano Colonna. Si attirò così le ire dell'imperatore Carlo V che, contro il flagello turco, armò una flotta che affidò al comando dell'ammiraglio Andrea Doria.

Barbarossa fu costretto alla fuga, ma presto riprese il mare e le incursioni. Durante la Guerra d'Italia del 1542-1546, Solimano I si alleò con il re di Francia Francesco I e spedì il suo corsaro a Marsiglia. Un viaggio contraddistinto da saccheggi e ricatti ai danni dei centri costieri italiani: chi pagava (come Genova) si salvava; chi resisteva veniva bombardato e razziato. A Messina, il governatore si rifiutò di trattare e la città rischiò un furioso sacco, evitato all'ultimo momento per un capriccio di Barbarossa che, sebbene avesse già 77 anni, si invaghì della diciassettenne figlia di quel governatore e, ottenutala in sposa, rinunciò a fare bottino.

tato di pace che avrebbe dovuto impedire alla regina Elisabetta di sguinzagliare il suo corsaro di fiducia. Ma la sovrana è spregiudicata e ha lo sguardo lungo: nel 1585, infatti, scoppia una nuova guerra con Madrid, e a quel punto l'azione di Francis Drake diventa perfettamente coerente con l'obiettivo che la stessa Elisabetta gli confessa in privato alla vigilia della partenza: «Saremmo lieti di vendicarci del re di Spagna per varie offese che abbiamo ricevuto».

Giunto in Brasile dopo una navigazione lenta ed estenuante, in cui fondali bassi, nebbie e forti venti da terra fanno perdere il contatto tra le navi, Drake fa tappa a Puerto San Julian, lo stesso dove anche Magellano aveva svernato.

Qui la flotta si ricompone, ma la sosta è tutt'altro che una vacanza. Drake fa impiccare per insubordinazione il suo secondo, Doughty, e in seguito striglia e catechizza l'intero equipaggio per averlo definitivamente in pugno,

L'assalto ad un vascello. Oltre che esploratore, Drake fu corsaro al soldo del trono inglese.

Un'armata invincibile (solo di nome)

Nel maggio del 1588, una poderosa flotta di 138 navi spagnole con 20 mila uomini a bordo si dirige verso l'Inghilterra: è l'inizio della progettata invasione dell'isola da parte di Filippo II di Spagna. Si conta di imbarcare nelle Fiandre l'esercito della coalizione formatasi contro l'odiata Elisabetta, e da qui trasportarlo nel Kent per poi marciare su Londra. Ma l'Armada spagnola, definita "Invincible" dopo il successo di Lepanto contro i turchi (1571), si dimostra obsoleta e sfortunata. Abituati alla strategia dell'abbordaggio, i galeoni spagnoli hanno una ciurma impareggiabile nel corpo a corpo e usano i cannoni soltanto per indebolire il nemico prima dell'assalto. Gli inglesi, invece, hanno navi leggere, ma cannoni che permettono un fuoco più veloce e preciso.

La prima scaramuccia va in scena davanti alle coste del Devon, il 30 luglio. Francis Drake, al comando della *Revenge*, cattura un galeone nemico. Le schermaglie vanno avanti fino al 6 agosto, al largo di Calais, a quei tempi inglese. Nella notte, 8 navi incendiarie di Elisabetta vengono lanciate contro l'Armada, costretta a disperdersi.

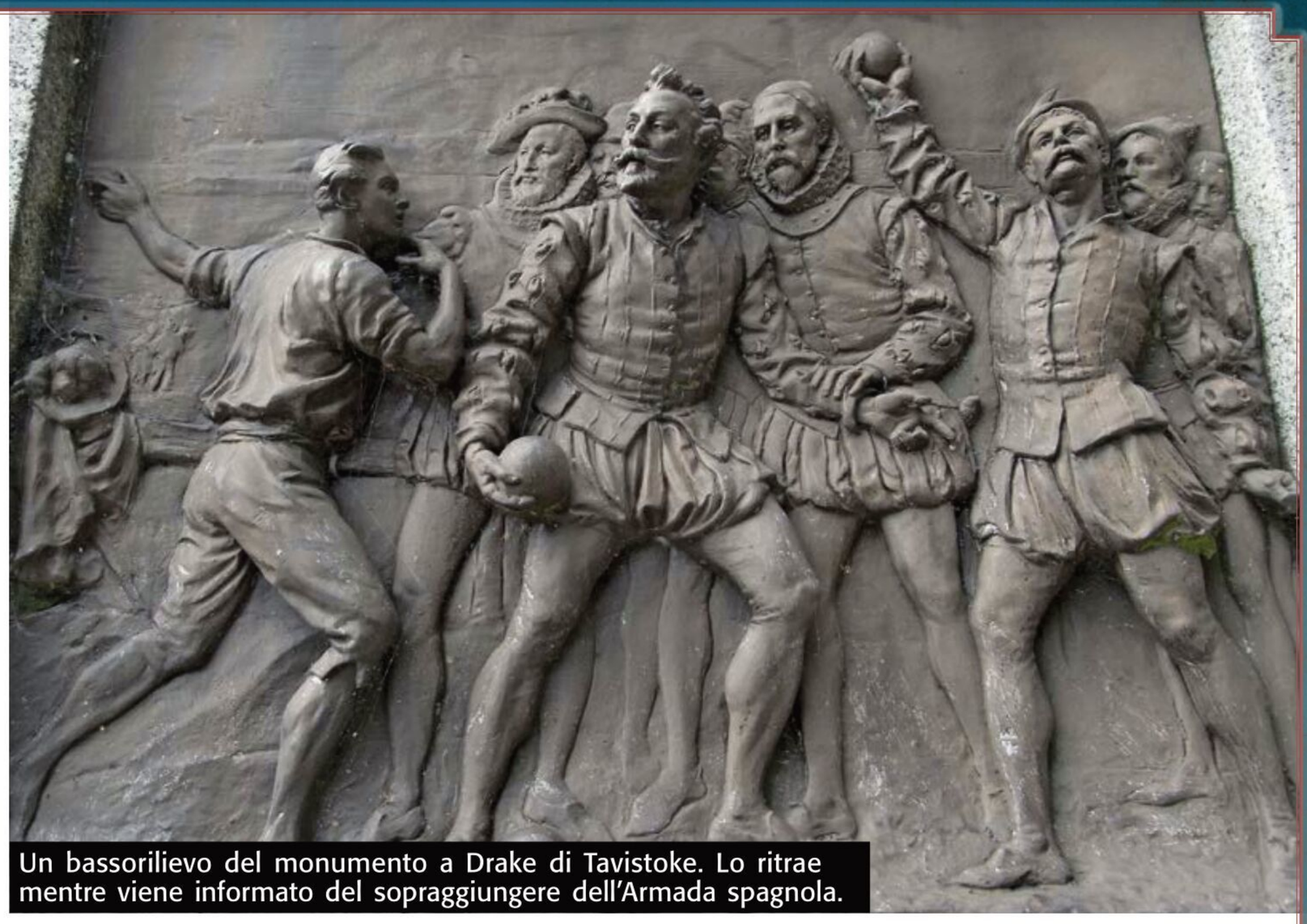
La battaglia che segue, detta di Gravelinga, si combatte a distanza ravvicinata: gli spagnoli perdono 3 galeoni e sono costretti a ritirarsi, rinunciando all'invasione. Nella rotta verso la madrepatria, tre successive tempeste fanno perdere agli spagnoli 45 imbarcazioni e 10 mila uomini. L'Inghilterra è salva.

L'Armada spagnola devastata dalle fiamme nel 1588. Fu Drake a organizzare l'attacco incendiario che disperse parte della flotta che avrebbe dovuto invadere l'Inghilterra.

sollecitando non soltanto la brama di ricchezza ma anche un non facile spirito di corpo, merce davvero rara nell'universo piratesco. D'altronde, ciurma e comandante non si erano dati un obiettivo da poco: occorreva arrivare dall'altra parte del mondo, nel Pacifico, attraversando quella lingua di mare stretta tra la Terra del Fuoco, con i suoi vulcani e ghiacci, e la cinta di rocce posta all'estremo sud del continente americano. Drake giunge al fatidico appuntamento con la sola *Pelican*, l'ammiraglia: la *Marigold* si è inabissata con l'intero equipaggio e la *Elizabeth* ha preferito fare ritorno in Inghilterra.

In rotta verso l'ignoto

Costretto a una navigazione a vista, spesso facendosi precedere da lance per scovare gli scogli affioranti, Drake impiega 16 giorni per raggiungere il Pacifico. Nel frattempo, al passaggio della Terra del Fuoco la *Pelican* è diventata *Golden Hind* ("cerva d'oro"), così ribattezzata in onore di sir Christopher Hatton, il cui emblema di famiglia sfoggia, appunto, una cerva dorata. Hatton è stato uno dei principali sponsor di Drake per il suo viaggio intorno al mondo.



Un bassorilievo del monumento a Drake di Tavistoke. Lo ritrae mentre viene informato del sopraggiungere dell'Armada spagnola.

Al di là dello Stretto di Magellano gli impavidi corsari non trovano il paradiso, ma un'infida zona di mare con scogli affioranti e tempeste impreviste. Drake decide allora di girare al largo e tornare vicino alla costa a Valparaiso, in Cile, per cominciare quella guerra antispagnola che rimane il vero obiettivo del viaggio, al di là delle scoperte e dei primati di esplorazione geografica. La regina gli ha raccomandato: colpire il nemico e rimpinguare le esangui casse della Corona. Una dopo l'altra, risalendo la costa pacifica, Drake abborda e rapina tre navi cariche di oro, argenti e preziosi, nonché sete, porcellane cinesi, smeraldi. Superata Acapulco, che sa ben difesa, il corsaro getta le ancore in California, in una baia la cui esatta ubicazione è ancora oggi oggetto di discussione tra gli storici, terra che Drake ribattezza immediatamente Nuova Albione, dal nome latino dell'Inghilterra.

La nave ha bisogno di lavori urgenti, la ciurma di tirare il fiato, lui stesso non ha ancora deciso come continuare. Consapevole che un ritorno attraverso lo Stretto di Magellano può esporlo al rischio di incontrare la flotta spagnola, dirige la prua verso Oriente e completa la circumnavigazione del pianeta. Toccando Molucche, Filippine, coste dell'India e dell'Africa, la *Golden Hind*, zavorrata da un'immensa ricchezza, approda in patria il 26 settembre 1580. Gli utili, pare, ammontano a 50 volte il costo dell'impresa: sembra più la vincita di una lotteria che un normale investimento. Elisabetta incassa la sua parte, qualcosa come il corrispondente di un anno di cespiti fiscali (una finanziaria, diremmo oggi) e, dopo un primo momento di freddezza, per salvare le apparenze, sale a bordo dell'ammiraglia e concede a Drake il titolo di baronetto. L'eroe del mare si compra casa, l'Abbazia di Buckland, diventa primo cittadino di Plymouth e sbarca in Parlamento. ►

Il guerriero dei sette mari

Francis Drake (qui nel monumento a Plymouth) fu un navigatore eccellente e di gran carattere. Durante la sua circumnavigazione del globo, alla ricerca del fantomatico passaggio a Nordovest che avrebbe dovuto unire Atlantico e Pacifico, raggiunse il confine fra gli attuali Canada e Stati Uniti.

Approdò anche in California e, forse, nell'Oregon, battezzando quelle terre Nuova Albione.

Il terribile pirata ora veste i panni dell'agiato borghese e dell'eroe nazionale, ma i comfort della vita sulla terraferma non possono cancellare l'irresistibile malia dell'avventura, la scarica di adrenalina della battaglia. Inoltre, il regno ha bisogno del suo pirata per assestare altri colpi all'odiata Spagna, contro la quale, dal 1585, si trova di nuovo in guerra. Così, Drake torna a far vela verso le Americhe con una flotta di 21 navi e l'esplicita benedizione della regina. Saccheggia Santo Domingo e Cartagena, facendo incetta di ducati, oro, schiavi, gioielli e pezzi d'artiglieria.

Il fiasco dell'ultima impresa

In Florida, distrugge il porto di San Agustin, non prima di aver minacciato l'Havana, giudicata però troppo ben protetta per tentare l'attacco. Torna in Inghilterra nel gennaio del 1586, giusto in tempo per entrare da protagonista nella guerra con Madrid con i gradi di viceammiraglio e, l'anno

Un moschettiere in un'opera seicentesca dell'olandese Jacob de Gheyn II. Così erano armate le truppe al tempo di Drake.

dopo, per costringere Filippo II di Spagna a rimandare la progettata invasione dell'Inghilterra tramite un vittorioso blitz nel porto di Cadice: Drake occupa per tre giorni la città e distrugge 26 navi nemiche. Nello stesso anno, la decapitazione della papista Maria Stuarda da parte di Elisabetta, avvenuta il 28 febbraio, indigna i cattolici europei: Filippo ottiene l'autorizzazione di papa Sisto V a spodestare la scomunicata regina Elisabetta.

Con l'obiettivo di infliggere più danni possibili alla Spagna, e soprattutto di intercettare la flotta con i tesori delle Americhe, Drake e il cugino John Hawkins riprendono la rotta del Nuovo Mondo nel settembre del 1595, al comando di una flotta di 27 navi, delle quali 6 regie e le restanti armate dai soliti mercanti in cerca di proficui guadagni. C'è anche un contingente di truppe terrestri, guidate da sir Thomas Baskerville. Sarà l'ultima impresa dei due cugini. Tentano senza successo di impadronirsi delle Canarie, perdendo così la possibilità di attaccare la Flota de Indias, composta da 30 navi cariche di oro e argento. Il vento ormai è cambiato e le precedenti scorrerie dei pirati hanno convinto Madrid a fortificare le colonie: al loro arrivo, gli inglesi trovano San Juan così ben munita da risultare inespugnabile.

A novembre, Hawkins, già malato, muore e viene sepolto in mare. Il comando passa interamente nelle mani di Drake, che tenta ancora di entrare a Panama. Mentre il comandante risale il rio Chagres, 750 soldati britannici al comando di Baskerville fanno lo stesso via terra, lungo il Camino de Cruces, con l'intento di prendere la città tra due fuochi. Ma il contingente terrestre viene sbaragliato dagli spagnoli e gli inglesi lasciano sul campo 500 uomini. Drake è costretto a fare marcia indietro.

L'ex pirata, ormai divenuto ammiraglio e baronetto, è già malato di febbre gialla (piaga assai diffusa ai tempi) quando punta su Portobelo, dove muore il 28 gennaio 1596. Viene sepolto con tutti gli onori in una bara di zinco, fatta scivolare in mare. In pochi mesi, la regina ha perso entrambi i suoi "mastini del mare". Ma l'Inghilterra ha gettato il seme di una Marina che costituirà uno dei maggiori punti di forza della sua potenza futura. ■

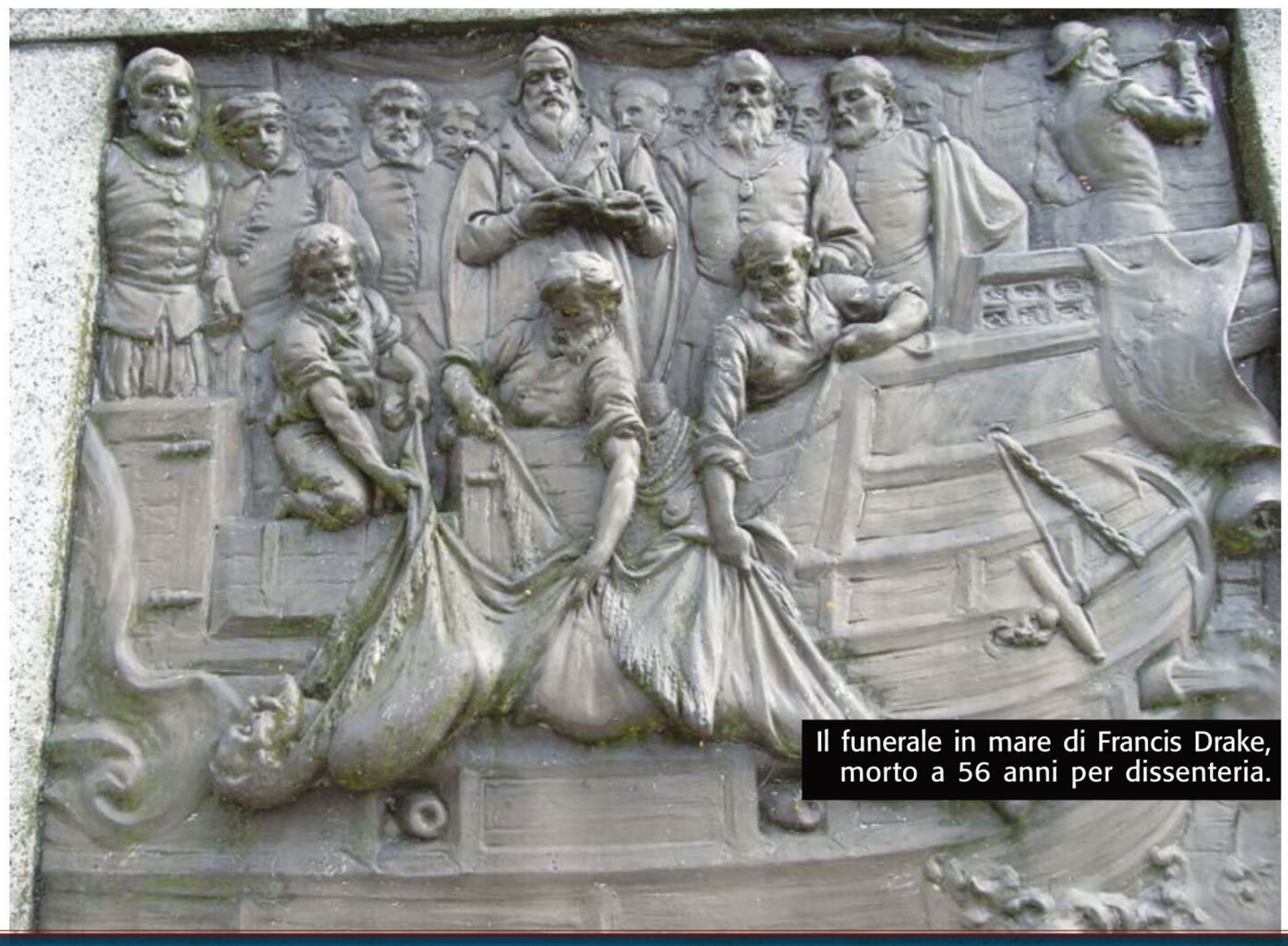
Sciabole tagliagola e piedi di corvo

Palle incatenate, moschetto e bombe incendiarie erano le principali armi usate da pirati e corsari prima ancora che l'abbordaggio desse luogo a un corpo a corpo: le prime potevano danneggiare la velatura del vascello, le seconde,lanciate dal castello di prua, erano una mistura di pece e stracci capace di scatenare un vigoroso incendio a bordo.

Il moschetto permetteva un tiro preciso anche da notevole distanza, tanto da colpire il bersaglio principale: il timoniere della nave avversaria. E se ancora non bastava, ecco i chiodi a quattro punte ("piedi di corvo"), capaci di martoriare la ciurma nemica che si muoveva sul ponte a piedi nudi. Per scalare le murate della nave avversaria si usava l'ascia d'assalto che, una volta a bordo, con un colpo solo era capace di tagliare di netto una cima.

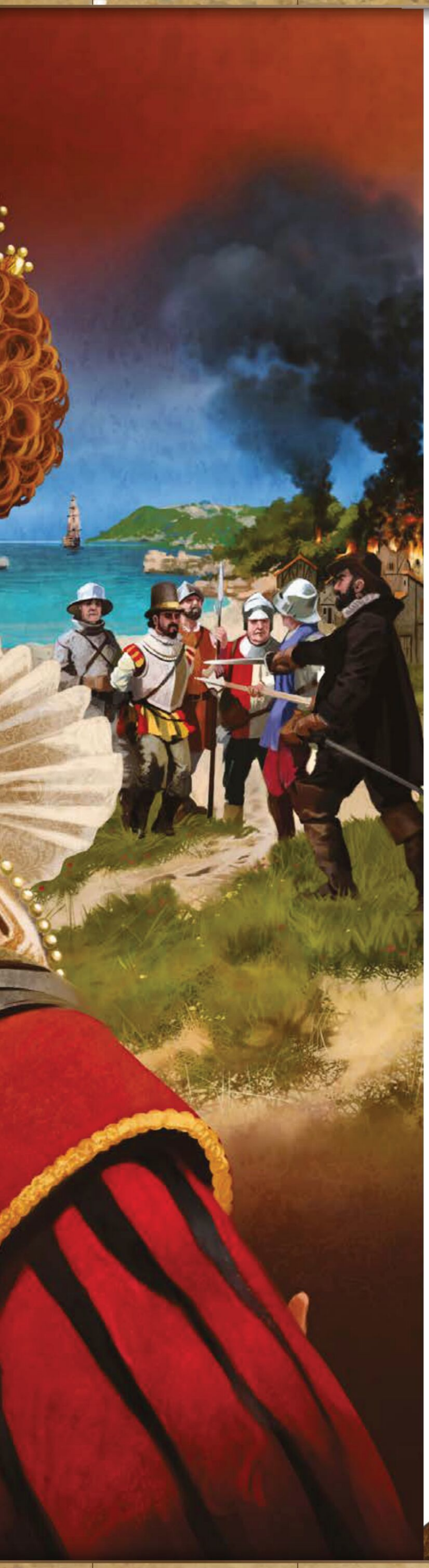
Nel corpo a corpo, risultava efficace anche la sciabola tagliagola, o squarcina, dalla lama corta e larga, che non correva il rischio di impigliarsi nel sartiame (come la guardia arrotondata della spada nell'illustrazione). Senza dimenticare l'immancabile coltellaccio nascosto tra i vestiti, in grado di infliggere ferite mortali.

Nel 1587, Drake occupò per tre giorni il porto spagnolo di Cadice, distruggendo 26 vascelli e infliggendo altri ingenti danni agli spagnoli.



Il funerale in mare di Francis Drake, morto a 56 anni per dissenteria.

Un dominio immenso, creato da un pugno di avventurieri senza scrupoli.



COME I PIRATI DI ELISABETTA COSTRUIRONO

L'IMPERO INGLESE

Nessuno affrontò l'era delle grandi esplorazioni in modo più astuto dei britannici. Un impero edificato combinando coraggio, spirito di avventura e un'impareggiabile spregiudicatezza

di Maurizio Fortini

Negli anni precedenti l'ascesa al trono di Elisabetta I, avvenuta nel 1558, l'Inghilterra era lacerata da conflitti interni: l'allontanamento del padre di lei, Enrico VIII, dalla Chiesa cattolica aveva compromesso le relazioni con Roma, e la morte prematura del suo erede, Edoardo VI, aveva aperto una crisi di successione. Poi era salita al trono Maria, che aveva riportato brevemente il Paese alla fede cattolica, provocando nuovi attriti e lutti. Insomma, mentre altre nazioni prosperavano e si gettavano nella conquista delle Indie Orientali, come facevano Spagna e Portogallo, la travagliata Inghilterra lottava per mantenere l'ordine entro i suoi confini. Il Paese aveva bisogno di un sovrano fermo ed equilibrato, sotto il quale tornare a fiorire, e lo trovò non in un re, ma in una straordinaria regina: Elisabetta.

Banditi alla conquista degli oceani

Protestante, ma senza gli eccessi del padre Enrico VIII, Elisabetta era piuttosto tollerante, moderata e abbastanza saggia da ascoltare i suoi consiglieri. Sotto il suo governo stabile e deciso, la nazione poté finalmente guardare avanti. E scoprì che nel frattempo il mondo era cambiato parecchio. Gli esploratori spagnoli, italiani e portoghesi correvano l'oceano su nuove rotte sicure e propizie ai commerci. Se l'Inghilterra non si fosse messa sul mare alla svelta, si sarebbe ritrovata nel ruolo di un'isola arretrata, povera e vulnerabile.

Era urgente recuperare il tempo perduto. Armati di nuovi strumenti di navigazione, i marinai inglesi ebbero il coraggio di affrontare l'Atlantico. La brama di esplorazione pervase il Paese, desideroso di competere nei commerci, diffondere la fede protestante nel Nuovo Mondo e, soprattutto, partecipare alla gara per accaparrarsene le favolose ricchezze. Da sconosciuti che erano, i nomi di Walter Raleigh e Francis Drake riecheggiarono in tutte le corti d'Europa dopo che essi ebbero compiuto audaci viaggi per conto della Corona inglese. Non appena le ricchezze cominciarono ad affluire nel porto di Londra, navigatori sempre più ambiziosi presero il mare smaniosi di gloria, oro e avventura. I rischi erano alti, ma in caso di successo i profitti erano mirabolanti.

Divenne evidente (anche a Elisabetta) che la vera ricchezza non risiedeva tanto nella conquista di vasti imperi territoriali, come quelli creati dagli spagnoli, bensì nel mercato, e ben presto in tutto il Paese iniziarono a sorgere società commerciali. Affrontando rotte rischiose, i mercanti arrivarono a innalzare le loro insegne in lontane terre sconosciute, e grazie a loro un fiume di merci pregiate, come spezie orientali (pepe e noce moscata), vino, pietre preziose, tessuti, tinture e anche schiavi si riversò in Inghilterra.

Era un'epoca di grandi ed epocali cambiamenti: perfino un umile marinaio, purché audace e dotato di spirito avventuroso, poteva fare fortune immense. C'erano nuove terre da esplorare e ricchezze alla portata di chiunque accettasse la sfida: sembrava che l'intero assetto planetario avrebbe potuto cambiare con la stessa rapidità del vento che sospingeva le vele sui vasti mari. ►

Cavaliere e pirata

Scrittore, cortigiano, spia: Walter Raleigh sfruttò il favore della regina per mettere nel sacco i rivali spagnoli

La storia della vita di Sir Walter Raleigh è un alternarsi di brillanti successi e penosi fallimenti, e spiega alla perfezione come, nell'epoca delle grandi scoperte geografiche, la fortuna di un uomo potesse mutare da un momento all'altro.

Raleigh apparteneva a una famiglia altolocata di religione protestante. Educato a Oxford, sembrava destinato alla vita accademica quando in Francia scoppiò la guerra civile che vide i protestanti Ugonotti contrapporsi a re Carlo IX. Il giovane Walter volle andare a combattere a fianco dei ribelli francesi, ma sarebbe stata la sua partecipazione alla rivolta dei Desmond, in Irlanda, a cambiare la sua vita. Fu spietato nel punire gli irlandesi cattolici che avevano resistito a Smerwick nel 1580, sostenuti da alcune truppe italiane e spagnole: requisì i loro poderi, divenendo così un potente proprietario terriero e, soprattutto, attirò l'attenzione della regina. Uomo di spirito e di grande fascino, Raleigh divenne assiduo frequentatore della corte reale e ben presto divenne uno dei favoriti di Elisabetta, che gli donò un latifondo e lo fece cavaliere. La sovrana si fidava a tal punto di lui da nominarlo, nel 1587, capitano della Guardia reale.

Non c'è quindi da sorprendersi se, quando Raleigh suggerì di colonizzare l'America, egli fu sostenuto con ogni mezzo dalla Corona, che gli concesse consistenti privilegi commerciali. Fra il 1584 e il 1589 Raleigh compì diversi viaggi nel Nuovo Mondo, esplorando le terre dalla Carolina del Nord alla Florida e attribuendo alla prima colonia inglese d'America il nome di "Virginia" in onore della sua "Regina Vergine". I suoi tentativi di fondare altre colonie, tuttavia, si conclusero con altrettanti fallimenti. In particolare, si rivelò disastroso l'insediamento

Walter Raleigh e i suoi uomini attaccano una fortezza spagnola.

Si dice che la vedova di Raleigh portasse sempre con sé, in una borsa di velluto, la testa imbalsamata del marito decapitato.

Diario di bordo

I viaggi per nave erano tutt'altro che lussuosi.

7 febbraio 1595

I topi infestano la nave, rendendo il ponte ancor più scomodo per dormire. Dopo l'uragano della scorsa notte, le vele sono state riparate e l'acqua pompata via. Per fortuna la mia plancia di backgammon non ha riportato danni.

15 marzo 1595

Le scorte si stanno esaurendo. Le gallette sono infestate dai vermi, ma poiché non c'è altro, bisogna mangiarle lo stesso. L'acqua è diventata imbevibile: dobbiamo arrangiarci con la birra.

18 aprile 1595

Molti uomini hanno lo scorbuto. Il medico non può che constatarne i sintomi: hanno perso i denti e il corpo è pieno di piaghe. Abbiamo gettato i cadaveri in mare.

2 giugno 1595

Gli uomini sono irrequieti. Uno ha dovuto essere frustato dopo un alterco con un ufficiale. Un altro è stato condannato a un "giro di chiglia": i denti-di-cane gli hanno fatto perdere un braccio.

29 giugno 1595

Oggi abbiamo visto galleggiare dei rami, e un ufficiale ha avvistato un uccello: potremmo essere vicini alla terraferma. Ciò contraddice la mappa: se salterà fuori una nuova terra, bisognerà ridisegnare le carte.

La flotta inglese scongiurò l'invasione spagnola della Gran Bretagna nell'agosto del 1588.

a Roanoke Island: l'intera comunità scomparve misteriosamente da un momento all'altro, e la sua fine è rimasta inspiegata fino a oggi.

Anche il rapporto di Raleigh con Elisabetta si deteriorò quando la regina scoprì il matrimonio segreto che il suo favorito aveva contratto con una delle sue dame di compagnia: si trattava di una donna di 11 anni più giovane di lui (a sua volta più giovane della sovrana di quasi vent'anni), perdipiù incinta. Furiosa per non essere stata messa al corrente, e forse mossa da gelosia, Elisabetta allontanò lei dalla corte e fece gettare lui in prigione. Dopo il rilascio, Raleigh, desideroso di rientrare nelle grazie della regina, si mise alla testa di una missione per la ricerca dell'El Dorado, la leggendaria "città d'oro" degli Inca. Benché i suoi racconti sembrino sostenere il contrario, Raleigh non trovò la favolosa città, ma in compenso esplorò le regioni corrispondenti alla Guyana e al Venezuela attuali. Anche il suo assalto al potente porto ispanico di Cadice, nel tentativo di distruggere l'Armada spagnola appena costituita, contribuì a fargli riacquistare il favore di Elisabetta.

Quando, nel 1603, la sovrana morì, Giacomo Stuart la rimpiazzò sul trono e Raleigh comprese di avere fatto ormai il suo tempo. Lo spirito e il fascino che avevano fatto breccia nel cuore della regina inglese gli valsero l'antipatia del nuovo re scozzese. Meno di un anno dopo la sua incoronazione, re Giacomo decise l'arresto di Raleigh e lo fece rinchiudere nella Torre di Londra: riconosciuto colpevole di tradimento, gli fu inflitta la condanna a morte, poi commutata in ergastolo.

Nel 1616 venne rilasciato, e anzi l'avido re Giacomo gli affidò ancora una volta il compito di cercare la mitica "città d'oro", divenuta leggendaria proprio in virtù dei racconti di Raleigh. Durante la spedizione, però, egli attaccò un avamposto spagnolo in uno dei momenti di pace fra i due Paesi, suscitando le ire di Filippo III di Spagna. A Giacomo non restò che punire l'avventuriero ribelle. Raleigh, questa volta, non poté sfuggire alla decapitazione. Fiero e arguto fino alla fine, egli avrebbe detto al carnefice: «Questa cura è radicale, risolve tutte le malattie. Di che hai paura? Colpisci, amico, colpisci!». ►

I VIAGGI DI WALTER RALEIGH

Che cosa c'era a bordo?

Per una settimana di navigazione, una nave con 200 uomini di equipaggio avrebbe imbarcato:

635 kg di gallette

1 gatto (nero o bianco, per scaramanzia)

68 kg di pesce essiccato

726 kg di carne di maiale salata

1 cambio di vestiti a testa

circa 200 topi (purtroppo...)

34 kg di burro

20 animali vivi (capre, galline, maiali, agnelli)

54 kg di formaggio

1.400 galloni (7.000 litri) di birra

Un inizio incerto

1 Il 15 novembre 1577 Francis Drake parte da Plymouth, ma è costretto a tornare indietro per riparare le navi, danneggiate da una tempesta. Il 13 dicembre salpa di nuovo sul *Pelican:* lo accompagnano altre quattro navi con un equipaggio di 164 uomini, alle quali se ne aggiungerà poi una sesta.

L'approdo del mistero

4 Drake si dirige a nord e sbarca sulla costa dell'odierna California il 1° giugno 1579. Cerca di stringere rapporti con i nativi e assegna alla regione il nome di Nova Albion, o New Britain.

Il luogo dello sbarco resta a tutt'oggi sconosciuto, perché tutte le mappe vennero alterate per mantenere il segreto inaccessibile agli spagnoli. Oggi si pensa che si trattasse di Drakes Bay.

Giustizia spietata

2 Dopo essere stato costretto ad affondare due navi, Drake approda nella baia di Puerto San Julian, dove brucia un'altra nave in avaria. Drake processa Thomas Doughty, accusato di tradimento e istigazione alla rivolta, giustiziandolo e lasciando che il suo cadavere si consumi, appeso alle forche spagnole.

L'ammiraglia solitaria

3 Rimasto con tre sole navi, Drake raggiunge il Pacifico. Qui, però, tempeste improvvise e violente danneggiano un altro vascello e lo costringono a rientrare. L'ammiraglia *Pelican* viene sospinta a sud, dove Drake scorge un'isola che battezza Elizabeth Island. Poi cambia il nome dell'unica nave rimastagli in *Golden Hind* ("cerva d'oro").

Per molti, Sir Francis Drake è l'incarnazione delle glorie inglesi. Un eroe atipico e controverso, che ha però avuto un ruolo importante nella conquista dei mari, tardiva ma travolgente, da parte della Corona inglese.

Francis era il maggiore di 12 figli di un semplice agricoltore. Quando la regina Maria la Cattolica cominciò a perseguitare i protestanti, la sua famiglia fuggì dal Devonshire nel Kent, dove il padre divenne predicatore. Sembrava destino che Drake finisse su una nave: entrato come apprendista al servizio di un vicino di casa che era stato marinaio, quando il vecchio lupo di mare morì senza eredi lasciò la sua nave in eredità al futuro "drago dei mari".

A partire dal 1560, il giovane Drake effettuò frequenti viaggi in Africa. Catturava schiavi per venderli in Nuova Spagna, l'attuale Messico, quantunque ciò contravvenisse alle leggi spagnole. Nel 1568 la sua flotta finì intrappolata dagli spagnoli nel porto messicano di San Juan de Ulua. Drake riuscì a fuggire, ma molti dei suoi uomini vennero uccisi. Questo incidente instillò in Drake un odio profondo verso la Corona spagnola, che sarebbe durato per tutta la vita.

Da quel momento, infatti, si dedicò al saccheggio di qualsiasi nave spagnola incontrasse sulla sua rotta. Prese di mira le ricche

Il drago dei mari

Gli spagnoli avevano già circumnavigato il globo da qualche decennio, ma l'esploratore inglese Sir Francis Drake, con le sue audaci imprese, minacciò la loro supremazia

La *Hind* ce la fa

5 Drake raggiunge un arcipelago nel Pacifico sudoccidentale, noto come Molucche. Dopo aver quasi perso la *Golden Hind* su una scogliera, Drake allaccia rapporti con il sultano che governa le isole.

L'audace ritorno

6 Dopo un lungo viaggio, il 26 settembre 1580, la *Golden Hind* torna finalmente a Plymouth con Drake e i 59 membri superstiti dell'equipaggio. La regina riceve la metà dei tesori e delle spezie stivate. In cambio, offre a Drake un gioiello con il suo ritratto in miniatura, noto come il "Drake Jewel".

GLI INGLESI, GRANDI NAVIGATORI

I marinai di Elisabetta dominavano i mari con strumenti primitivi. Le mappe erano spesso errate, poiché molte terre erano celate da portoghesi e spagnoli. Usavano bussola e notturlabio, che determinava l'ora basandosi sull'allineamento di tre stelle. Il termine "nodo" deriva dal modo di calcolare la velocità delle navi: un uomo a poppa gettava in acqua un'assicella, cui era fissata una corda con nodi a distanza regolare: contava quelli che gli scorrevano tra le dita nel lasso di tempo calcolato da un altro uomo, dotato di clessidra.

città portuali e le colonie, attaccandole e impossessandosi di tutto l'oro e l'argento che riusciva a caricare sulle sue navi. Un vero pirata, insomma, con tanto di patente ottenuta dalla regina Elisabetta del 1572.

Se il carico delle navi depredate era eccessivo, lo seppelliva per recuperarlo in un secondo momento. Il successo delle sue imprese lo reso ricco e rispettato in Inghilterra, ma la Spagna lo considerava alla stregua di un volgare predone dei mari, sanguinario e da perseguire con ogni mezzo. Per questo gli affibbiarono il soprannome di "*el Draque*", il Drago.

Pirata o no, i viaggi audaci e proficui di quell'avventuriero avevano impressionato la regina Elisabetta I. Drake incarnava alla perfezione il tipo di spirito pionieristico che la sovrana ricercava nei suoi uomini, affinché garantissero la supremazia inglese sui mari del mondo. Nel 1577 Elisabetta affidò a Drake una spedizione contro la Spagna lungo le coste sudamericane affacciate sul Pacifico. Drake attaccò gli insediamenti spagnoli con la consueta spietatezza, e dopo aver saccheggiato navi lungo le coste di Cile e Perù, sbarcò in California rivendicandone la proprietà per la Corona inglese. Il suo viaggio proseguì attraverso l'Oceano Indiano. Quando finalmente tornò in Inghilterra nel settembre 1580, era divenuto il primo inglese a circumnavigare la Terra.

I formidabili successi di Drake a danno del Regno di Spagna erano destinati a proseguire. Nel 1588 egli venne nominato viceammiraglio, e quando 130 navi dell'Armada spagnola entrarono nel canale della Manica, minacciando l'invasione dell'Inghilterra, egli seppe metterle abilmente in fuga (con l'ausilio del mare burrascoso). Non era più soltanto un esploratore diventato ricco e famoso, favorito dalla regina: ora era anche un eroe di guerra.

Ma nel 1596 la sua fortuna volse al termine. Elisabetta gli chiese di attaccare un'ultima volta l'antico avversario in una missione per catturare il tesoro spagnolo a Panama, ma nel corso dell'operazione Drake contrasse la dissenteria e morì. Il suo corpo fu collocato in una bara di piombo e gettato in mare. Ancora oggi qualcuno cerca di rintracciare la bara dell'uomo che portò alla gloria l'Inghilterra elisabettiana. ►

I mercanti inglesi spadroneggiavano anche sulle rotte di nordest, nonostante l'opposizione dello zar Ivan il Terribile.

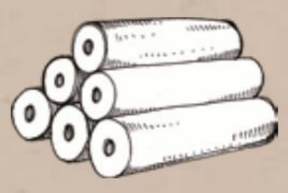
Merci importate

Schiavi – Africa

Spezie orientali, cannella, chiodi di garofano, pepe – Cina e India

Frutta secca e uva passita – Mediterraneo orientale

Vino – Mediterraneo orientale



Cotone – Mediterraneo orientale

Seta – Mediterraneo orientale

Cordame – Russia

Canapa – Russia

Pellicce – Russia

Tappeti – Turchia

Seta – Persia

Frutta – Mediterraneo

Zucchero – Nordafrica

I tesori dell'impero

La capacità di correre su tutti i mari del mondo consentì all'Inghilterra di arricchirsi enormemente in pochi anni

Per molti secoli erano stati i commercianti italiani di spezie, tessuti e tinture a dominare sui mari, poi il loro monopolio era passato a Spagna e Portogallo, regine delle rotte oceaniche per le antiche Indie orientali e per quelle nuove, a occidente. L'Inghilterra guardava con cupidigia al modo in cui la Spagna aveva accresciuto la sua fortuna, e si mise in gara per prendersi una fetta delle ricchezze di cui il Nuovo Mondo traboccava. Se Elisabetta non si fosse affrettata a stabilire un caposaldo per l'esplorazione delle Indie Occidentali, i suoi rivali europei l'avrebbero esclusa per sempre.

Il commercio non significava solo ricchezza: per un'isola tagliata fuori dalle rotte più importanti diventava una questione di sopravvivenza. Dopo che una spia inglese entrò in possesso di una copia del *Breve compendio de la Sphera*, un testo spagnolo riservatissimo che conteneva i preziosi segreti della navigazione, gli esploratori di Elisabetta poterono muoversi con maggiore sicurezza. La regina fece loro intendere che non avrebbe disapprovato se avessero tratto vantaggi personali dalle razzie operate a danno di navi spagnole. Così, essi si guadagnarono una solida reputazione di pirati, anzi di "corsari", dotati di una lettera di corsa fornita dalla Corona inglese. Una legittima partecipazione al bottino, insomma. Grazie a tale politica, i galeoni spagnoli che incrociavano i Caraibi cominciarono a tremare alla vista di un vascello inglese all'orizzonte. Con la loro audacia e spietatezza, gli uomini di Elisabetta stavano trasformando l'Atlantico in un insidioso campo di battaglia e di rapina. ■

LA COMPAGNIA DELLE INDIE ORIENTALI

Una piccola società gestiva quasi metà degli scambi commerciali del pianeta

Quando, con un regio decreto, la regina Elisabetta I accordò la licenza commerciale al gruppo di mercanti che avrebbero dato vita alla East India Trading Company, non poteva certo prevedere l'impatto che tale concessione avrebbe avuto sulle sorti del mondo. In soli 15 anni il regio decreto permise alla neonata società di instaurare e mantenere il monopolio commerciale con i paesi a est del Capo di Buona Speranza e a ovest dello Stretto di Magellano, al solo scopo di procurare spezie e altre merci al mercato mondiale. Il monopolio, fino a quel momento, era saldamente nelle mani della Compagnia olandese delle Indie Orientali, e la piccola società inglese dovette lavorare sodo per guadagnarsi a poco a poco credito e rispetto. Finalmente il commercio di spezie, cotone e seta diede i suoi frutti, e i profitti cominciarono a crescere.

A soli 47 anni dalla sua creazione, la piccola impresa era divenuta un gigante. La sua storia pionieristica divenne il simbolo stesso del tipico spirito d'avventura e dell'intraprendenza inglesi. Via via che la società acquistava potere, le sue ambizioni crescevano proporzionalmente: dalle mire commerciali scaturirono ben presto quelle coloniali, in seguito alle quali la Corona sarebbe subentrata alla Compagnia, portando quest'ultima alla sua scomparsa definitiva, nel 1874.

Il corsaro elisabettiano James Lancaster comandò il primo viaggio effettuato dall'ambiziosa Compagnia delle Indie.

A CACCIA DI PELLICCE

Anche la sterminata Russia entrò nelle mire dei mercanti inglesi

Anche se la Compagnia delle Indie Orientali era uno dei maggiori attori sulla scena commerciale inglese, molte altre imprese si stavano affermando. La prima grande società commerciale fu la Muscovy Company, che ebbe il monopolio degli scambi tra l'Inghilterra e la Russia. Fu Richard Chancellor che intraprese il commercio con questo Stato ancora misterioso e quasi barbarico. I suoi esploratori si avventurarono attraverso la tundra ghiacciata, rischiando il congelamento. Quando finalmente Chancellor giunse a Mosca trovò un mercato avido di commercio. La lana inglese veniva scambiata con le pellicce russe e altri beni di valore. La Muscovy Company fruttò anche una proposta di matrimonio da parte dello zar Ivan il Terribile per la regina Elisabetta, che con la dovuta cortesia la declinò.

Un'altra importante società di commercio inglese era la Levant (o Turkey) Company, dedicata ai traffici di spezie con l'Impero ottomano. Essa accumulò una piccola fortuna commerciando in seta e frutti esotici. La particolarità della Levant Company era che i suoi dirigenti non sembravano nutrire ambizioni coloniali, ma preferivano lavorare a stretto contatto con il sultano ottomano, proprio come, secoli prima, avevano fatto i mercanti genovesi e veneziani nei confronti dell'imperatore bizantino. Ciò stimolò un rapporto di reciproci vantaggi tra la compagnia e il governo turco.

La Moscovia (Russia) in una mappa del 1593.

Gli altri esploratori

Humphrey Gilbert
1539–1583
Fratellastro di Sir Walter Raleigh, compì diversi viaggi giungendo fino al porto di St. John di Terranova, la provincia più orientale del Canada, nel 1583. Pioniere dell'impero coloniale inglese in America settentrionale, inizialmente Gilbert era salpato alla ricerca di una rotta dal Nordamerica all'Asia.

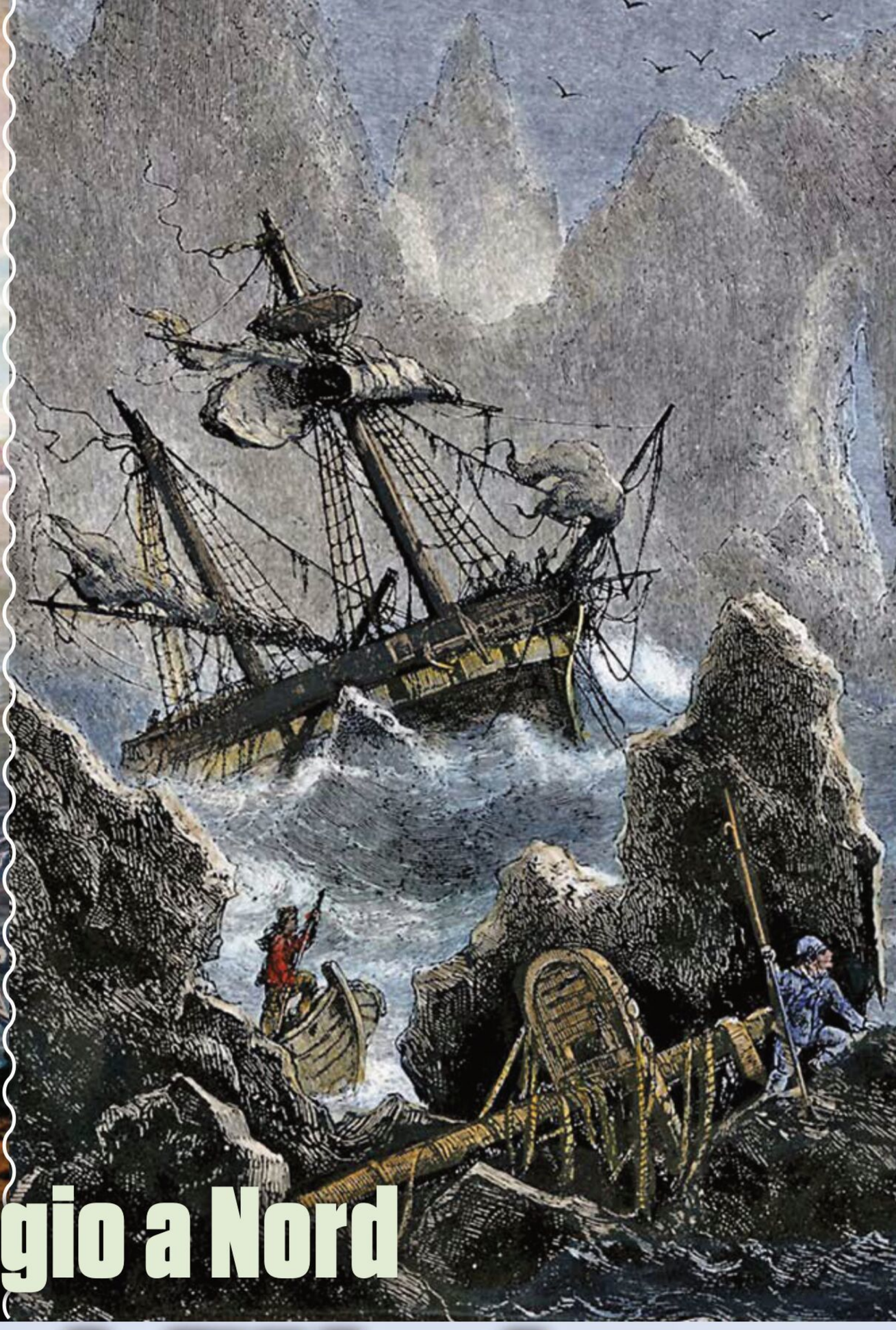
John Hawkins
1532–1595
Cugino di Francis Drake e mastro architetto della Marina, guidò diversi viaggi in Africa occidentale e America del Sud. Fu un pioniere del commercio marittimo inglese e seppe trarre enormi profitti dalla famigerata tratta degli schiavi.

Richard Grenville
1542–1591
Eroe di guerra, ebbe un ruolo importante nei primi tentativi di stabilirsi nel Nuovo Mondo. Cercò di istituire colonie sull'isola di Roanoke. La sua morte da prode a bordo della nave *Revenge* è stata immortalata da Alfred Tennyson nel poema ottocentesco *The Revenge*.

Martin Frobisher
1535/1539–1594
Compì tre viaggi alla ricerca di un passaggio a nordovest attraverso cui tracciare una rotta commerciale verso l'India e la Cina. Nelle sue spedizioni accumulò 1.550 tonnellate di quello che credeva oro puro, ma che si rivelò essere solo pirite.

Richard Hawkins
1562–1622
Figlio di John Hawkins, depredò molte località spagnole del Sudamerica, ma sempre spacciando le sue azioni per semplici "esplorazioni geografiche".

Benché lo stretto che separa Asia e America abbia preso nome da Vitus Bering (qui in un ritratto dell'epoca), esso era già stato esplorato da un cosacco di nome Desnev nel 1649.



Il Passaggio a Nord

Tra i ghiacci d'Alaska per conto dello zar

Cercare un collegamento tra Asia e Nordamerica: ecco la missione che Pietro il Grande affidò a Vitus Bering e che si concluse in un'impresa drammatica e senza ritorno

di Luigi Lo Forti

Nel Settecento, mentre gli esploratori e i coloni inglesi e francesi stavano scoprendo gli immensi territori americani e le loro straordinarie ricchezze, altre nazioni volgevano lo sguardo verso i nuovi mercati che stavano spostando il baricentro commerciale del mondo. Tra esse la Russia di Pietro I, detto "il Grande", sovrano di una terra vasta ma perlopiù inospitale, bisognosa quindi di risorse e nuovi spazi commerciali. Lo zar desiderava mettere le mani su aree ricche, che potessero essere raggiunte facilmente partendo dalla Russia, anche a costo di aprire nuove strade attraverso territori in buona parte ancora sconosciuti. Per farlo, occorreva disporre di esploratori e navigatori esperti, pronti ad affrontare le difficoltà che si annidavano in imprese del genere. Vitus Jonassen Bering era tra costoro.

Un danese al servizio dello zar

Al momento di costruire la sua flotta, Pietro si era rivolto alla grande tradizione navale scandinava e olandese per ottenere l'esperienza e la maestria necessaria a trasformare la Russia in una potenza dei mari. In breve tempo, sorse una piccola ma influente colonia di danesi e norvegesi, nella quale spiccavano personalità come Cornelius Cyrus, Peter Sievers e il più giovane Vitus Bering. Nato a Horsen, in Danimarca, il 12 agosto del 1681,

La nave di Bering si schianta contro gli scogli dell'isola destinata a prendere il suo nome.

Come la Russia perse l'Alaska

Oggi l'Alaska è uno degli Stati Uniti d'America, ma ciò è vero solo dal 1867, anno in cui le autorità di Washington acquistarono il suo milione e mezzo di acri di terra e ghiaccio pagando una cifra pressoché simbolica alla Russia: 2 centesimi di dollaro per acro, per un totale di soli 7,5 milioni di dollari (nella foto sotto, l'assegno del pagamento).

Grazie alle spedizioni di Bering e Chirikov, la Russia era stata la prima a esplorare quelle terre, anche se in seguito i diritti per lo sfruttamento delle risorse naturali del luogo (principalmente minerarie, ma rappresentate anche da zanne di tricheco e pellicce di lontra marina) vennero affidati a una compagnia russo-americana, che in cambio versava grosse cifre di denaro allo zar sotto forma di tasse. La cessione agli Stati Uniti fu motivata dalle difficoltà derivate dalla guerra contro Francia, Regno Unito e Turchia per la Crimea e dalla conseguente impossibilità di difendere i possedimenti al di là dello stretto.

Bering vantava un'importante ascendenza materna, mentre il padre era un membro rispettato della comunità. Ma la situazione economica della famiglia non era affatto florida, così il giovane Vitus prese presto la via del mare. Nel 1704 entrò nella marina russa e nel 1724 ottenne la nomina a capitano di primo grado, probabilmente grazie all'intervento dello stesso zar. Pochi mesi dopo, gli venne affidato il comando di quella che sarebbe passata alla storia come la Prima spedizione della Kamchatka.

Bering lasciò San Pietroburgo il 5 febbraio del 1725, una settimana dopo la morte di Pietro il Grande, per raggiungere le coste della penisola della Kamchatka, all'estremo oriente del continente eurasiatico, viaggiando per terra e lungo i pericolosi fiumi della Siberia occidentale. A metà di giugno del 1726 la spedizione si radunò a Yakutsk, nella Siberia orientale. Da lì, il 16 agosto, Bering e i suoi uomini partirono alla volta di Okhotsk, dove i maestri danesi al seguito di Bering si misero a costruire la nave che avrebbe portato la spedizione alla scoperta del possibile collegamento tra l'Asia e le Americhe. Il vascello, battezzato *San Gabriele*, venne varato l'8 giugno 1727, e insieme alla *Fortuna*, la nave che era stata smontata e rimontata durante il trasferimento dalla parte occidentale a quella orientale della penisola, prese la rotta del Nord. Bering si era convinto che, se mai fosse esistito un ponte terrestre tra Asia e America, l'avrebbe trovato all'estremo settentrione.

Navigò in lungo e in largo quello che sarebbe divenuto famoso come lo Stretto di Bering, ma senza trovare mai quel lembo di terra che era stato incaricato di cercare. C'erano solo scogli e un'isola disabitata con «nulla di valore su di essa», come poi riferì.

La Grande spedizione nordica

Al suo ritorno a San Pietroburgo, Bering venne ricevuto con tutti gli onori dall'imperatrice Anna Ivanovna e dal suo stato maggiore. Molti ritennero che una seconda missione avrebbe potuto avere un esito migliore. Lo stesso esploratore doveva pensarla così, visto che presentò alla zarina un nuovo piano che venne approvato nel dicembre del 1732. Così, il 5 giugno 1741, a bordo della *San Paolo* e accompagnato dalla *San Pietro*, comandata da Chirikov, Bering salpava ancora una volta dalla Kamchatka, alla ricerca di un tratto di costa nordamericana da reclamare in nome dell'imperatrice. Cominciava così la Grande spedizione nordica.

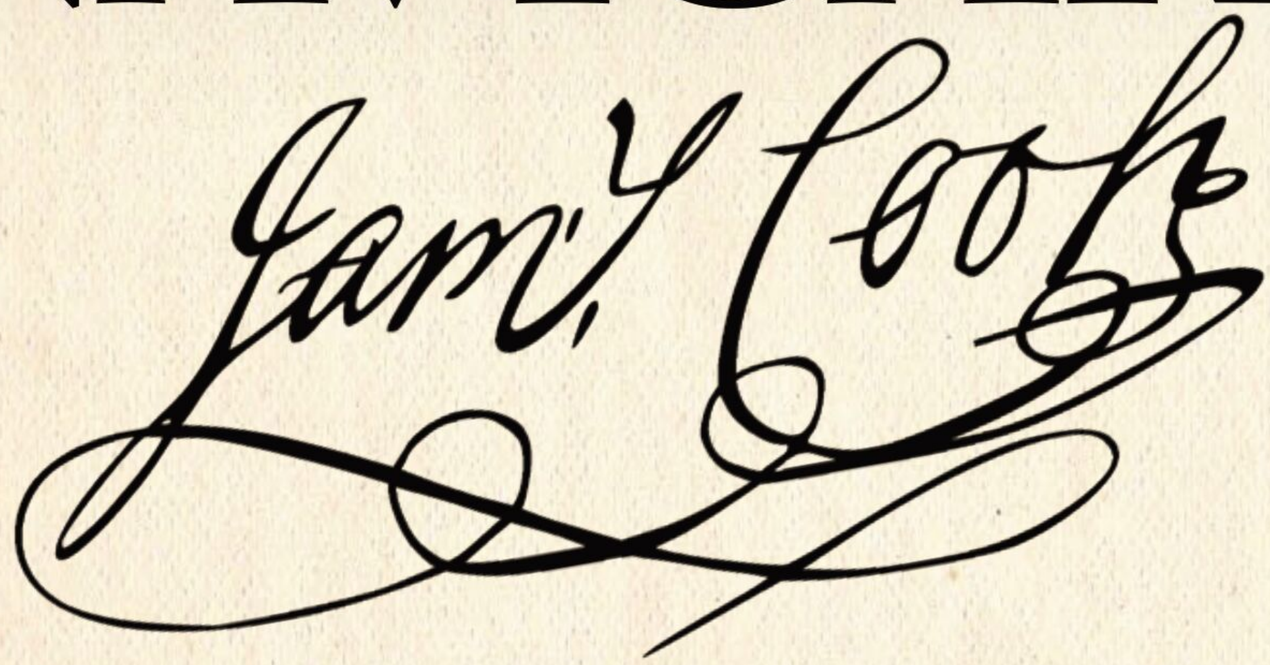
Presto le due navi si trovarono a percorrere rotte separate: Chirikov arrivò fino alle coste dell'Alaska, ma fu costretto a fare ritorno in Russia quando lo scorbuto iniziò a tormentare l'equipaggio; Bering fece rotta verso nordest, fino a giungere in vista della costa dell'Alaska e avvistare quello che lo stesso comandante nominò Capo di Sant'Elia.

A quel punto, Bering avrebbe voluto iniziare i preparativi per il ritorno, ma i suoi ufficiali si opposero, non volendo riprendere il mare senza viveri sufficienti. Di lì a poco, le condizioni meteorologiche peggiorarono drammaticamente e il mare di fronte a loro nascondeva infide barriere coralline e scogli sommersi. Come se non bastasse, anche sulla *San Paolo* lo scorbuto prese a tormentare i naviganti, compreso lo stesso Bering.

Il 4 novembre 1741, il vascello si schiantò davanti alle coste di una terra destinata a diventare famosa come l'Isola di Bering. Qui, il 19 dicembre, si spense Vitus Jonassen Bering; qui le sue spoglie trovarono sepoltura; e da qui i 46 superstiti dei 77 membri della spedizione, compreso il naturalista Georg Steller, partirono per fare ritorno in patria, dove giunsero solo molti mesi più tardi, sfiniti da un viaggio tragico, ma carichi di preziose informazioni. ■

James Cook

FIN DOV'È POSSIBILE NAVIGARE



Partito dall'Inghilterra per raggiungere Tahiti e compiere alcune misurazioni astronomiche, James Cook si mise sulle tracce di un continente leggendario, aprendo la strada alla colonizzazione di Australia e Nuova Zelanda

di Stefano Bandera

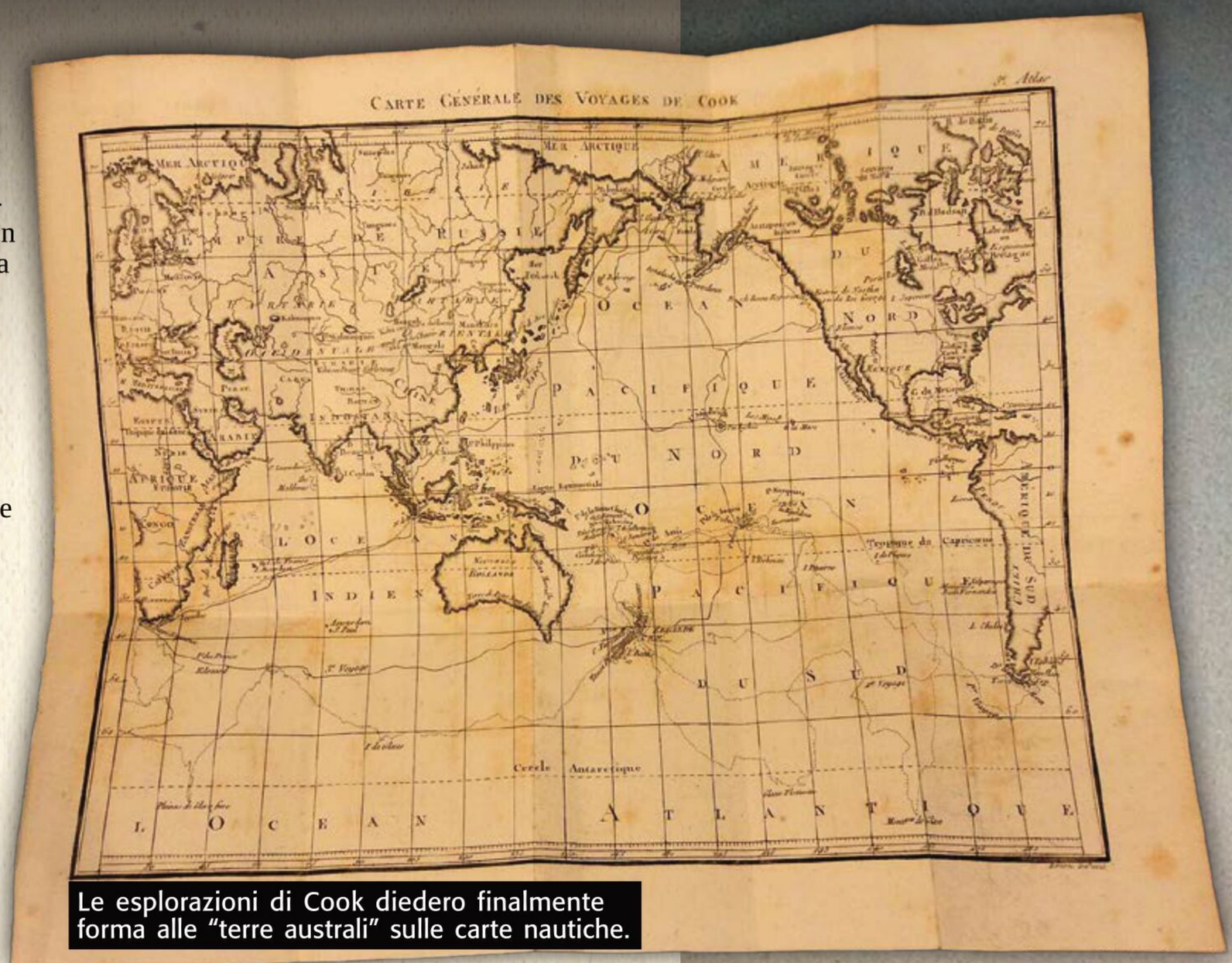
James Cook era un ufficiale ormai quarantenne quando partì per il suo primo viaggio di esplorazione nel Pacifico. Buon matematico ed esperto cartografo, aveva dato prova della sua abilità quando, durante la Guerra dei sette anni, che aveva opposto Francia e Inghilterra per il possesso del Canada, aveva mappato la foce del fiume San Lorenzo, agevolando le manovre del generale Wolfe che, proprio grazie alle mappe di Cook, riuscì nell'attacco a sorpresa che consentì di vincere la decisiva battaglia di Québec. Negli anni seguenti, Cook aveva poi disegnato anche le coste di Terranova.

Nel 1776, la Royal Society, associazione scientifica britannica fondata nel 1660, decise di dar vita a una spedizione nel Pacifico per osservare il transito di Venere davanti al Sole (previsto per il 1769) con lo scopo di effettuare misurazioni che consentissero di calcolare la distanza della Terra dall'astro solare.

Terra Australis

Contemporaneamente, secondo istruzioni che avrebbero dovuto rimanere segrete, l'Ammiragliato organizzò un viaggio di esplorazione nelle acque più meridionali dell'oceano per trovare tracce della cosiddetta "Terra Australe Sconosciuta", un continente ipotetico e mai avvistato, di cui gli studiosi e geografi antichi (da Aristotele a Tolomeo) avevano immaginato l'esistenza.

La nave su cui si sarebbe svolto il viaggio era la *HMS Endeavour* ("tentativo") un'ex nave carboniera riadattata allo scopo. Uno dei pregi del vascello era il fondo piatto, che lo ►



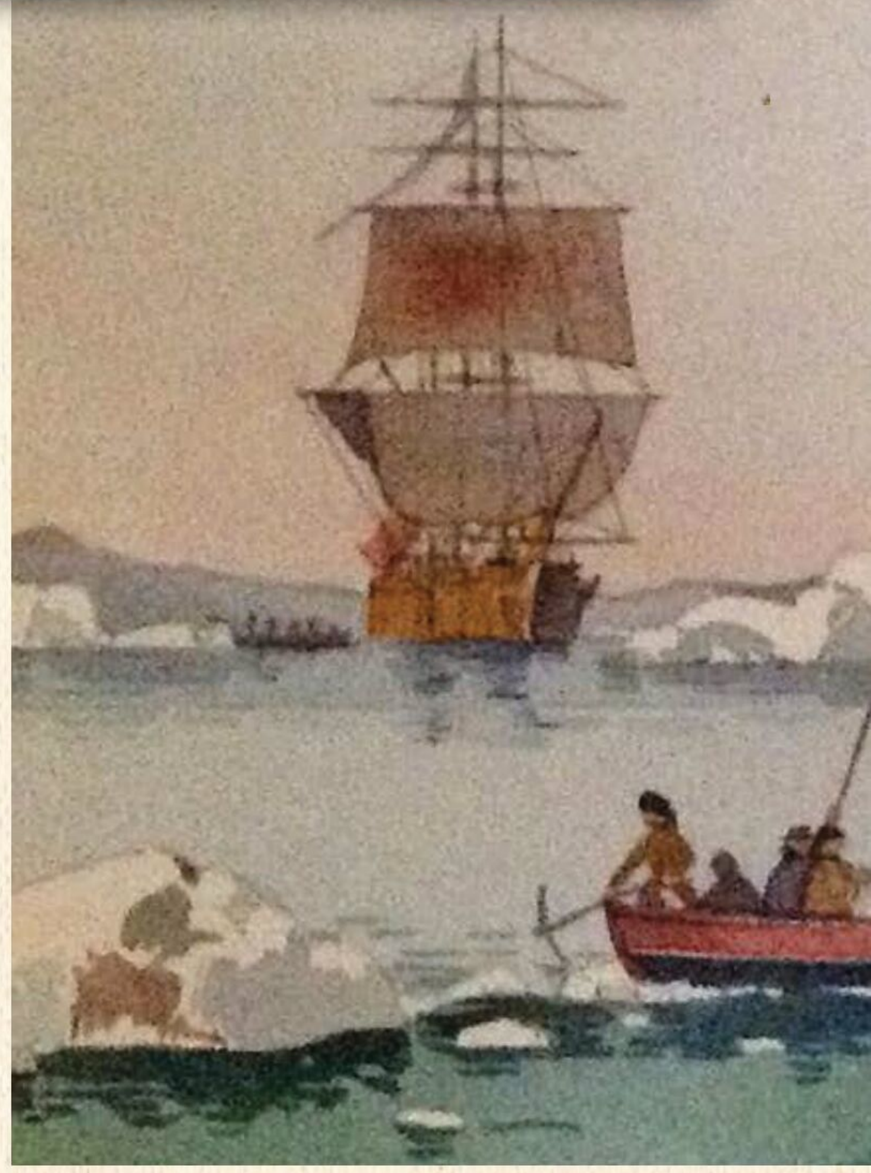
Le esplorazioni di Cook diedero finalmente forma alle "terre australi" sulle carte nautiche.

rendeva adatto anche alla navigazione in acque poco profonde oltre che a essere tirato in secco nel caso di lavori di riparazione, senza la necessità di un bacino di carenaggio. La nave, lunga 32 m e larga 9, fu dotata anche di remi, in caso di forte bonaccia, e armata di 22 cannoni. A bordo furono caricati tutti gli strumenti scientifici necessari alle osservazioni astronomiche (telescopi, orologi, quadranti), oltre alle provviste per l'inizio del viaggio: 10 mila pezzi di carne di maiale e manzo, 9 tonnellate di pane, 5 di farina, 3 di crauti, 1 tonnellata di uva passa, agrumi, piselli, sale zucchero e olio. Inoltre, 250 barili di birra, 44 di acquavite e 17 di rum. L'equipaggio era composto da 73 marinai e 12 fanti di marina. C'erano poi gli ufficiali, guidati da Cook, e la parte scientifica della spedizione: in tutto 94 persone.

L'osservazione di Venere

La nave salpò da Plymouth il 26 agosto 1768, diretta verso l'America del sud. Il 13 novembre fece sosta a Rio de Janeiro per alcune riparazioni e rifornire la stiva, poi ripartì diretta a Tahiti, dove arrivò il 13 aprile 1769 dopo aver doppiato Capo Horn. Sull'isola, avvistata da Samuel Wallis nel 1767 e circumnavigata da Bougainville nel 1768, gli scienziati dovevano eseguire le previste rilevazioni astronomiche. Cook fece costruire allo scopo un piccolo forte-osservatorio, chiamato Fort Venus. Il 3 giugno, previsto per le misurazioni, il clima si rivelò favorevole: «non una nuvola per tutto il giorno e l'aria perfettamente pulita» scrisse Cook nella sua relazione. Tuttavia i risultati, a causa degli strumenti dell'epoca, ancora poco affidabili, non furono quelli sperati. Portato a termine questo primo compito, Cook aprì gli ordini sigillati con il programma per la seconda parte del viaggio. In realtà, già prima della partenza alcuni giornali avevano anticipato quegli ordini, rivelando che l'*Endevour* sarebbe stata impegnata a «fare esplorazioni a Sud e a Ovest di Capo Horn». Era così: Cook avrebbe dovuto ricercare indizi dell'ipotetico continente chiamato *Terra Australis*. La Royal Society era certa che il continente esistesse e che la Gran Bretagna dovesse scoprirlo e impossessarsi delle sue favoleggiate ricchezze. Cook, in verità, aveva dei dubbi sulla reale esistenza del continente meridionale, tuttavia, facendosi aiutare da un tahitiano, un certo Tupaia, che ben conosceva l'oceano, gli inglesi lasciarono Tahiti il 9 agosto, diretti verso sud-ovest.

Due mesi dopo, l'*Endeavour* giunse in prossimità delle coste della Nuova Zelanda. L'equipaggio di Cook fu il secondo gruppo di europei a raggiungere l'isola: i primi, nel 1642, erano stati i marinai di Abel Tasman, che agli ordini della Compagnia Olandese



Molti figli, nessun erede

James Cook nacque il 27 ottobre 1728 a Marton, nello Yorkshire. Era il secondo degli otto figli di James Cook e Grace Pace. Nel 1736 la famiglia si trasferì in una fattoria di Great Ayton, il cui proprietario si sobbarcò le spese scolastiche di James. Nel 1754, Cook si trasferì nel villaggio di pescatori di Staithes, per lavorare come garzone di bottega dal droghiere William Sanderson. Diciotto mesi dopo, cambiò lavoro e divenne apprendista della marina mercantile sulle navi carboniere impegnate lungo la costa inglese. In quel periodo, Cook studiò algebra, geometria, trigonometria e astronomia.

Completato l'apprendistato, iniziò a lavorare su navi che facevano rotta nel Mar Baltico. Nel 1775, mentre l'Inghilterra si riarmava per la Guerra dei sette anni, si arruolò nella Royal Navy. Nel 1762 sposò Elizabeth Batts (1742-1835), da cui ebbe sei figli: James, Nathaniel, Elizabeth, Joseph, George e Hugh. All'epoca viveva nell'East End di Londra. Non ha lasciato eredi diretti noti: tutti i suoi figli, infatti, morirono in giovane età o senza discendenti.

Elizabeth Batts Cook sopravvisse al marito e a tutti i suoi figli, morendo a 93 anni.

Il 17 gennaio 1773, la *Resolution* di Cook supera il Circolo polare antartico: Colin J. Ashford. immortala così l'impresa.

Sbarcato sull'isola di 'Eua, che Tasman aveva battezzato Middleburgh, Cook fu accolto pacificamente dagli indigeni.

Cook circumnavigò per primo la Nuova Zelanda, disegnandone un'accurata mappa, considerata ancora attendibile nel XIX secolo.

delle Indie Orientali esplorarono parte delle coste neozelandesi e australiane.

Scontro con i Maori

Cook circumnavigò completamente l'isola scoprendo lo stretto (che ora porta il suo nome) che separa l'isola meridionale della Nuova Zelanda da quella settentrionale e disegnò un'accurata mappa delle coste; anche Tasman, a suo tempo, l'aveva individuato, scambiandolo però per una baia. La spedizione fu anche la prima a provocare un morto locale. Nel 1642, gli uomini di Tasman erano stati attaccati dai Maori e quattro marinai erano rimasti uccisi. Il 9 novembre 1769 accadde il contrario: John Gore, ufficiale di Cook, ebbe un diverbio con un abitante dell'isola (probabilmente per un pezzo di stoffa), sparò e uccise l'uomo.

Al termine della navigazione attorno alla Nuova Zelanda, Cook si disse convinto, e lo scrisse sul suo diario, che la Terra Australe non esisteva, almeno alle latitudini da lui visitate. Decise quindi di intraprendere la via del ritorno e puntò verso la Nuova ►

Olanda, come veniva chiamata l'Australia, le cui coste meridionali e settentrionali erano già state avvistate e bordeggiate da Tasman. L'intenzione di Cook era quella di raggiungere la Tasmania, a sud-est dell'Australia, ma i venti lo costrinsero a navigare più a nord. Il 19 aprile 1770, primo europeo, si imbatté nella costa orientale australiana. Il punto di approdo fu chiamato Point Hicks, perché, come scrisse Cook: «Il tenente Hicks è stato il primo a individuare questa terra».

Uomini neri

La nave proseguì la navigazione verso nord, sempre seguendo la costa orientale, permettendo a Cook di disegnare la mappa del profilo dell'isola. Il 23 aprile il diario di Cook registra il primo contatto visivo con degli abitanti locali: «Sono arrivato così vicino alla riva da distinguere diverse persone sulla spiaggia che appaiono di un colore molto scuro o nero, ma se questo sia il colore della pelle o dei vestiti che indossano non so». Circa una settimana dopo, l'*Endeavour* ormeggiò in un'insenatura che venne chiamata prima Sting-Ray Harbour, per le sue acque popolate di razze, e poi Botany Bay, per la grande varietà di vegetali sconosciuti. Finalmente, gli uomini di Cook sbarcarono a terra ed ebbero i primi veri contatti con gli aborigeni «di media statura, asciutti, con la pelle color del legno o cioccolato». L'incontro si concluse con una scaramuccia a colpi di moschetto e lancia che provocò il ferimento di un indigeno. Un ufficiale di Cook cercò di regalare delle collane di perline a bambini aborigeni, ma i doni furono rifiutati, probabilmente per il timore destato da quegli sconosciuto vestiti in maniera bizzarra.

Il viaggio proseguì verso nord, fino a quando, l'11 giugno, la nave di Cook si danneggiò arenandosi sulla barriera corallina. Ci vollero diverse settimane per rimetterla in sesto. I botanici dell'equipaggio ne approfittarono per

fare raccolta di materiali. La sosta permise di continuare i contatti con la popolazione locale, uno dei cui risultati fu l'ingresso nella lingua inglese della parola *kangaroo* derivata dal termine aborigeno *gangurru*, che indica una specie di canguro grigio. John Gore, che già si era reso responsabile dell'uccisione di un Maori, fu anche il primo occidentale ad abbattere un canguro con un'arma da fuoco.

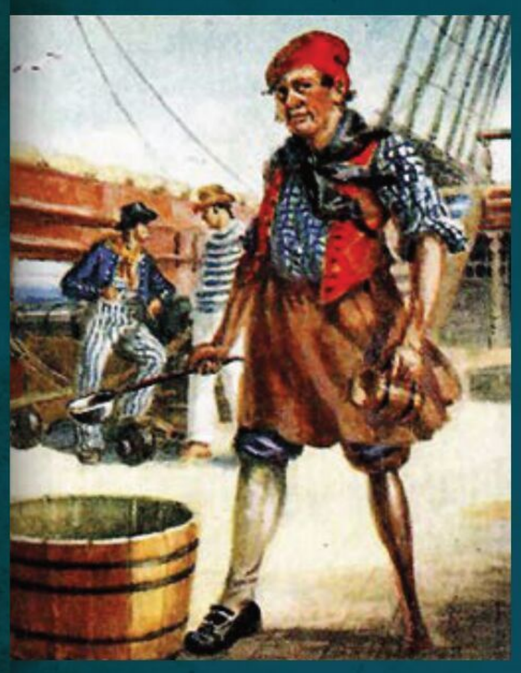
Ritorno a casa

Il 5 agosto, terminate le riparazioni, la navigazione riprese, sempre verso nord. L'*Endeavour* navigò tra l'Australia e la Nuova Gui-

Nel suo terzo viaggio di esplorazione, Cook partì alla ricerca di un leggendario passaggio tra Atlantico e Pacifico.

L'incubo atroce dello scorbuto

Uno dei maggiori pericoli cui andavano incontro i marinai all'epoca di Cook era lo scorbuto, una malattia dovuta alla carenza di vitamina C, che si manifesta con sanguinamenti dalle gengive o sotto la lingua. Per prevenirla, Cook si affidò a un sistema empirico, obbligando i suoi uomini a seguire una dieta il più possibile variata, che prevedesse cibi freschi e, soprattutto il consumo di frutta e verdura, in particolare agrumi e crauti Soprattutto questi ultimi non erano graditi ai marinai e Cook dovette adottare un sistema curioso per fare in modo che li mangiassero. Decise di imbandirli, prima di tutto, sulla tavola degli ufficiali.



A quel punto, visto che li mangiavano i loro superiori, anche gli uomini decisero che forse valevano la pena. Sempre a scopo preventivo, ogni volta che se ne aveva la possibilità venivano imbarcate vivande fresche e Cook arrivò al punto di punire alcuni marinai che si erano rifiutati di mangiare la loro razione di carne fresca. Grazie a questo regime alimentare, l'equipaggio della *Endeavour* arrivò a Batavia in buona salute. Fu nella città Indonesiana che gli uomini si ammalarono di malaria e dissenteria.

Il destino dell'"Endeavour"

Al termine del primo viaggio di Cook, l'*Endeavour* fu riadattata e destinata al trasporto. Fece due viaggi verso le Isole Falkland, al largo dell'Argentina, uno a consegnare dispacci, l'altro per riportare in patria la guarnigione che vi aveva prestato servizio. Quindi fu venduta all'armatore privato James Mather per 645 sterline. Mather la ribattezzò *Lord Sandwich* e la destinò ad un viaggio verso la Russia.

Quando l'Ammiragliato chiese ai privati di fornire navi per il trasporto di truppe in America, da opporre alle truppe coloniali rivoluzionarie, Mather offrì la *Lord Sandwich*, che dovette essere a lungo riparata prima di essere in condizione di affrontare l'Atlantico. Nel 1776 trasportò truppe a New York e Rhode Island, per poi essere ancorata e usata per rinchiudervi i prigionieri di guerra. Infine, nell'agosto 1778 la nave fu affondata all'ingresso della baia di Narragansett, per bloccare l'accesso alle navi francesi che stavano giungendo in appoggio dei rivoltosi.

Il 14 febbraio 1779, in uno scontro con gli indigeni delle Hawaii, Cook è ferito a morte. Nella pagina a fronte, in alto, un boomerang australiano: fu proprio Cook a battezzarlo così.

nea, costeggiò le isole a est dell'Indonesia e approdò infine a Batavia, l'attuale Giacarta, sull'isola di Giava. Lì, il comandante sequestrò diari e libri di bordo, per mantenere il segreto sulle rotte e le scoperte della *Endeavour* e ordinò a tutti i membri dell'equipaggio di non parlare del viaggio. A Batavia i marinai, che fino ad allora erano rimasti in salute, furono colpiti da malaria e dissenteria. La città era del resto nota per le sue pessime condizioni igieniche. Morirono diversi marinai e anche illustri membri dell'equipaggio di Cook: il tahitiano Tupaia, l'astronomo Charles Green, l'illustratore Sidney Parkinson e il secondo di Cook, il tenente Hicks.

Salpata da Batavia, l'*Endeavour* superò il Capo di Buona Speranza, fece tappa alla remota isola di Sant'Elena (dove sarebbe stato esiliato Napoleone) e raggiunse l'Inghilterra il 12 luglio 1771, dopo quasi tre anni di viaggio. Gli uomini che si trovavano a bordo avevano circumnavigato la Terra, catalogato migliaia di specie vegetali e animali, incontrato nuovi popoli e mappato le coste di enormi territori. Il motivo originario della spedizione, cioè l'osservazione del transito di Venere, risultò alla fine del tutto secondario.

Ancora in mare

Come Ulisse, Cook non restò a terra a lungo. Nell'agosto 1771 fu promosso comandante e incaricato di un altro viaggio di ricerca della *Terra Australis*. Cook prese il comando della *HMS Resolution* e nel 1772 salpò per circumnavigare il globo terrestre a una latitudine più meridionale di quella della prima volta. Fu il primo europeo a superare il circolo polare antartico, decretando l'inesistenza della "Terra australe sconosciuta".

Partì poi per un terzo viaggio di esplorazione, alla ricerca del Passaggio a nord-ovest, tra l'oceano Atlantico e il Pacifico. Al comando della *Resolution* navigò verso est attraverso il Pacifico per raggiungere l'Atlantico, mentre il comandante Pickersgill avrebbe dovuto fare il percorso inverso.

Cook fece di nuovo tappa a Tahiti e raggiunse, nel 1778, le isole Hawai (era il primo europeo a toccarle) che egli chiamò Isole Sandwich. Esplorò poi il litorale ovest dell'America, tracciandone una mappa costiera che partiva dalla California e arrivava allo Stretto di Bering. Il favoleggiato passaggio, però, non fu trovato. Nel 1779, Cook tornò alle Hawaii, dove, durante uno scontro, il 14 febbraio fu accoltellato mortalmente. Gli hawaiani si impossessarono della salma di Cook e, seguendo il rituale funebre riservato ai notabili della loro comunità, lo sventrarono, lo bollirono e ne ripulirono le ossa, conservate come reliquie. Alcune parti del corpo furono restituite agli inglesi che, il 22 febbraio, poterono celebrare il funerale in mare del loro amato comandante. ■

Cook cercò sempre di essere corretto e rispettoso con le popolazioni locali.

Nel dicembre 1787, un veliero inglese diretto a Tahiti, su mari quasi sconosciuti, fu teatro del più famoso ammutinamento di ogni tempo. Gli sono stati dedicati diversi film, e tutti prendevano le parti dei ribelli. Ma il capitano Bligh era davvero il mostro che ci hanno sempre raccontato?

di Nello U. Valeriani

LA SPEDIZIONE DEL BOUNTY

Hollywood ha raccontato per ben tre volte l'avventura del *Bounty*, riconoscendovi una di quelle vicende di lotta tra bene e male troppo emozionanti per non diventare la trama di un film. La prima delle tre pellicole americane a narrare la vicenda fu, nel 1935, *La tragedia del Bounty*, con uno straordinario e maligno Charles Laughton nelle vesti del terribile capitano Bligh. Quasi trent'anni dopo, nel 1962, ecco *Gli ammutinati del Bounty*, e nel 1984 *Il Bounty*, che aspirava a una maggiore fedeltà storica e affidava la parte del cattivo ad Anthony Hopkins. Ancora oggi, l'immagine del capitano Bligh e del suo secondo Fletcher Christian devono molto agli attori che ne hanno interpretato i ruoli e ai film che ne hanno ricostruito la storia.

Al pubblico del 1935 e a quello del 1962 fu presentata la vicenda di un orribile abuso di potere, con Bligh ritratto come un sadico che traeva piacere dall'umiliazione di uomini innocenti. Le frustate e il "giro di chiglia" (una punizione terribile che consisteva nel trascinare sotto la chiglia della nave, da una fiancata all'altra, il malcapitato legato mani e piedi con una cima: e chi non moriva annegato rischiava di rimanere gravemente ferito, se non addirittura mutilato dalle incrostazioni della carena) erano all'ordine del giorno, e il coraggioso Christian si ribellò solo quando la disciplina si trasformò in omicidio. L'adattamento del 1984 offrì invece al pubblico una ricostruzione più accurata degli eventi, con un risoluto Bligh che ricorreva a duri metodi disciplinari solo per tenere a freno un

equipaggio insubordinato che si struggeva per il suo paradiso tahitiano. Ma cosa è fantasia e cosa realtà dei fatti? Che cosa accadde davvero quando Bligh e Christian entrarono in conflitto?

Di certo si sa che la missione del *Bounty* consisteva nel raggiungere Tahiti per recuperare alcune talee dell'albero del pane, i cui frutti sarebbero stati utilizzati come alimento a basso costo per gli schiavi delle colonie inglesi. Un'impresa abbastanza semplice, soprattutto nelle mani dell'esperto e stimato Bligh e del suo selezionato equipaggio di quarantacinque uomini. Del gruppo faceva parte anche Fletcher Christian, che aveva navigato ai comandi di Bligh in due precedenti occasioni e aveva un buon rapporto con il suo capitano. Si era imbarcato sul *Bounty* senza paga, per imparare da lui, e durante il viaggio sarebbe stato promosso al rango di secondo ufficiale.

Sebbene Hollywood ci abbia fatto credere che Bligh fosse un tiranno o, nella migliore delle ipotesi, un maniaco della disciplina, in realtà non era più severo di molti altri. Aveva svolto il suo apprendistato sotto il capitano James Cook e credeva in un metodo di comando basato sulla fermezza, ma intrinsecamente giusto. Sotto di lui, i marinai godevano di riposo e razioni adeguate; in cambio, dovevano attenersi scrupolosamente alle regole e assolvere ai loro doveri. Se necessario, com'era la norma a quei tempi, la disciplina veniva imposta con la forza, ma se ciò significava una traversata senza problemi, l'equipaggio era disposto ad accettarlo.

Bligh contro Christian

Il capitano sadico dei film del 1935 e del 1962 non emerge da nessuno dei meticolosi giornali di bordo tenuti dallo stesso Bligh, e quando Matthew Quintal fu frustato per condotta ribelle, nel marzo 1788, si trattò di un'eccezione e non di certo della regola. A bordo della nave di Bligh, infatti, la punizione era un fatto normale come su qualsiasi altra nave, e quando si usava la frusta non lo si faceva mai con leggerezza.

Perfino i marinai con il morale più alto erano destinati a soffrire durante una traversata infernale come quella che il *Bounty* dovette affrontare per doppiare Capo Horn, all'estremo Sud dell'America. Venti fortissimi e violente burrasche flagellarono il vascello, costringendolo a un cospicuo ritardo sulla tabella di marcia. Alla fine, Bligh si rese conto che perseverare nel tentativo rischiava di risolversi in una catastrofe e comunicò al suo esausto equipaggio che avrebbero invertito la rotta puntando verso il Capo di Buona Speranza, all'estremità meridionale dell'Africa. I marinai esultarono, e a bordo del *Bounty* l'atmosfera sembrò migliorare.

Quando, nell'aprile 1788, la nave gettò l'ancora per caricare a bordo provviste fresche, Bligh era orgoglioso di come i nervi dei suoi uomini avessero retto nonostante le avversità dei lunghi mesi in mare. In quel momento, lui e Christian erano così intimi che il capitano prestò dei soldi all'amico. Forse fu proprio il fatto di sentirsi in debito con Bligh a insinuare in Christian il seme del risentimento, ma questa è soltanto un'ipotesi non suffragata da prove. Comunque sia, quando il *Bounty* salpò di nuovo, lo fece con un equipaggio rinvigorito. Con il passare dei mesi, però, il conflitto si riaccese. Il primo segnale di tensione si manifestò quando Bligh si scontrò con il carpentiere di bordo, Purcell, durante una sosta in Tasmania. Bastò che questi si rifiutasse di obbedire al suo ordine di tornare a bordo perché il capitano lo minacciasse di sequestrargli le razioni finché non avesse ceduto. Meno di tre mesi dopo, mentre il *Bounty* veleggiava verso Tahiti, Bligh si trovò in conflitto con altri membri dell'equipaggio, tra cui il medico di bordo Thomas Hug-

Fletcher Christian
25 settembre 1764-20 settembre 1793
Il secondo ufficiale aveva abbandonato la carriera legale per prendere il mare, ma le sue speranze e ambizioni si spensero con l'ammutinamento del *Bounty*. La sua morte a Pitcairn rimane un mistero.

William Bligh
9 settembre 1754-7 dicembre 1817
Nonostante un ammutinamento, una ribellione (quando era governatore del Nuovo Galles del Sud) e due corti marziali, la sua reputazione rimase intatta e morì con il grado di viceammiraglio.

Christian e gli altri ammutinati minacciano Bligh, in una scena della pellicola girata nel 1935.

gan, un indolente ubriacone che era riuscito a uccidere uno dei suoi pazienti.

Tutti questi risentimenti furono messi da parte quando, il 26 ottobre 1788, il *Bounty* attraccò finalmente a Tahiti. La nave fu ricevuta calorosamente dalle autorità locali, felici di fornire a Bligh le talee dell'albero del pane.

Accolti dal benvenuto dei nativi, appena misero piede a terra i marinai si scatenarono. Circa la metà di loro, Christian compreso, contrassero malattie veneree. Bligh non intervenne: finché i suoi uomini avessero anteposto i doveri di marinaio ai piaceri del tempo libero avrebbe chiuso un occhio.

Quando scoppiò la rivolta, l'equipaggio si divise tra ribelli e fedeli al capitano.

Ben presto, però, l'equipaggio cominciò a trascurare i suoi compiti fondamentali, al punto che il capitano annotò nei suoi diari che non aveva mai conosciuto «sottufficiali così negligenti e immeritevoli». Dopodiché esortò i propri uomini a concentrarsi sulla missione, e con più di un migliaio di talee di albero del pane da caricare a bordo, l'equipaggio non ebbe altra scelta che mettersi all'opera. A malincuore, i marinai lasciarono Tahiti il 5 aprile 1789. A bordo della nave l'atmosfera si incupì. Bligh e Christian erano costantemente in contrasto, tanto che il capitano giunse ad accusare il tenente di misfatti di vario genere, compresa la sottrazione di alcune noci di cocco. Quando uno sbarco sull'isola tongana di Nomuka si risolse in uno scontro con i nativi, Bligh diede la colpa a Christian. Da quel momento in poi ogni trasgressione fu punita con pene severe, razioni trattenute e furiosi rimproveri, e il Christian deferente di un tempo si trasformò in un uomo tetro e astioso man mano che si rendeva conto dello stato d'animo dei suoi compagni.

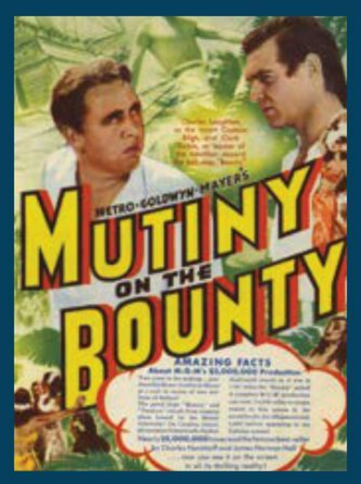
Ma il rancore che covava a bordo non era abbastanza emozionante per i registi del 1935 e del 1962 che, a vantaggio della narrazione filmica, inventarono episodi brutali, responsabili, a loro dire, dell'ammutinamento. Così, nella *Tragedia del Bounty* Bligh colpiva uomini in catene e li lasciava senz'acqua finché Christian non si ribellava, mentre nel remake del 1962, come impazzito, uccideva un marinaio con il giro di chiglia e minacciava il suo secondo di impiccagione. In ogni caso, senza più nulla da perdere e istigato da un membro dell'equipaggio che il capitano aveva accusato di furto, Christian assumeva il comando del *Bounty*. Anche nella ricostruzione del 1984, pur decisamente più accurata, Christian veniva convinto a guidare l'ammutinamento da un gruppo di marinai incattiviti, mentre il comportamento ossessivo di Bligh costringeva l'equipaggio a un'estenuante routine.

La cronaca racconta che prima dell'alba del 28 aprile 1789, Christian e alcuni suoi sodali si armarono e legarono il capitano, minacciandolo di morte se avesse dato l'allarme. Quando a bordo si scatenò il caos, l'equipag- ►

LA VERITÀ STORICA CONTRO HOLLYWOOD

Ecco che cosa accadde quando l'ammutinamento del *Bounty* incontrò la "fabbrica dei sogni"

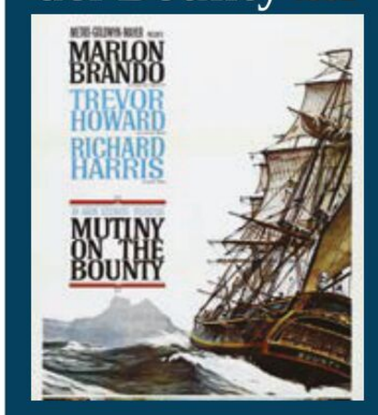
La tragedia del Bounty 1935



Interpreti: Charles Laughton (Bligh), Clark Gable (Christian)

La vergognosa malvagità di Laughton e il cesellato eroismo di Gable sono molto più accattivanti dei fatti.

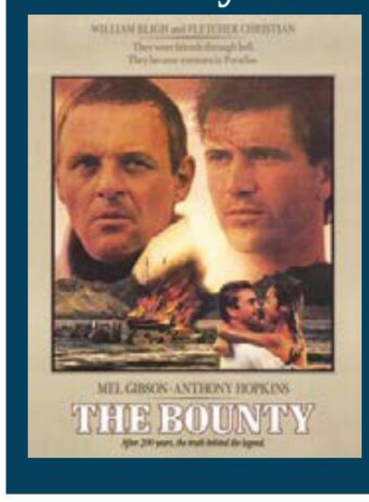
Gli ammutinati del Bounty 1962



Interpreti: Trevor Howard (Bligh), Marlon Brando (Christian)

Christian diventa un martire e Bligh un dispotico assassino mentre il melodramma cavalca le onde.

Il Bounty 1984



Interpreti: Anthony Hopkins (Bligh), Mel Gibson (Christian)

Il remake più credibile dell'ammutinamento: una rilettura tutto sommato equilibrata, anche se un po' abbellita, dei celebri fatti.

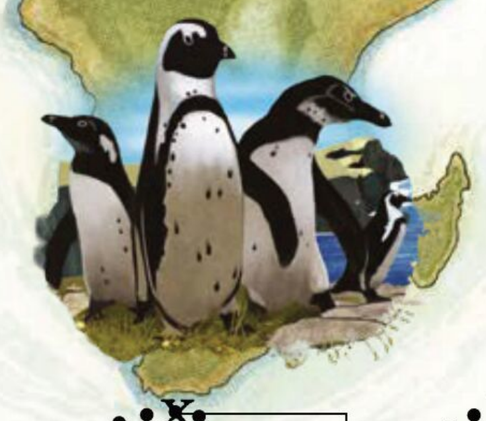
IL FATIDICO VIAGGIO

Che cosa accadde
nei due anni di navigazione
del capitano Bligh?

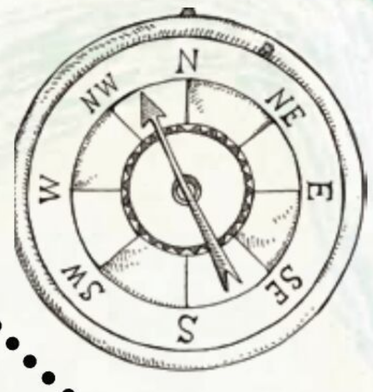
Partenza dall'Inghilterra
23 dicembre 1787
Dopo essere rimasto fermo per più di un mese a causa delle cattive condizioni del tempo, il *Bounty* lascia Spithead con un equipaggio di 46 uomini.

Atlantico
10 marzo 1788
Matthew Quintal riceve 24 frustate per comportamento insolente e sprezzante.

Capo Horn
24 marzo 1788-22 aprile 1788
Un mese nell'oceano sferzato dalle burrasche vanifica i tentativi del *Bounty* di doppiare Capo Horn e il capitano decide di cambiare rotta.



Capo di Buona Speranza
24 maggio 1788-1° luglio 1788
Tra il sollievo generale, la nave raggiunge il Capo di Buona Speranza e arriva in acque più calme. Il morale si risolleva e le provviste vengono reintegrate.



Timor
14 giugno 1789
Dopo più di un mese e mezzo e 6.500 km in mare, Bligh guida la scialuppa nella salvezza del porto di Kupang.

Tasmania
21 agosto 1788-4 settembre 1788
Durante una sosta nell'Adventure Bay, Bligh si scontra con il carpentiere William Purcell; il capitano minaccia di tagliargli le razioni e Purcell fa marcia indietro.

Rotta del *Bounty* dall'Inghilterra a Tahiti

Rotta di Bligh in una piccola scialuppa dopo l'ammutinamento

Rotta del *Bounty* sotto il comando di Christian dopo l'ammutinamento

gio si divise, e per quanto fosse chiaro che il gruppo degli ammutinati non era il più numeroso, di certo era il meglio armato.

Con il *Bounty* in mano a Christian, il capitano e diciotto marinai che gli erano rimasti fedeli furono pigiati in una scialuppa che poteva ospitarne solo dieci: muniti di poche provviste e rudimentali strumenti di navigazione, furono abbandonati alla deriva. L'esperto Bligh riuscì però a condurla su un'isoletta vicina per cercarvi una temporanea salvezza, ma fu un sollievo effimero: gli indigeni ostili uccisero un membro dell'equipaggio e costrinsero l'imbarcazione a riprendere il mare.

Flagellata dalle tempeste e in balia di marosi giganteschi, la scialuppa fu condotta da Bligh con maestria e coraggio, fermandosi solo occasionalmente per raccogliere il poco di cibo sufficiente a scongiurare l'inedia. Gli uomini erano denutriti e scoraggiati, e il loro morale crollò quando cominciarono a temere che il loro capitano li stesse portando verso la morte.

Con Bligh al timone, navigarono soffrendo la fame, esausti e disperati, martoriati da un mare spietato e bruciati da un sole implacabile. Eppure, contro ogni pronostico, il capitano si dimostrò all'altezza della sua fama e il 14 giugno 1789 guadagnò con i suoi uomini il riparo del porto di Kupang, nell'isola di Timor. Lì segnalò la perdita del *Bounty* e scrisse in patria per raccontare la storia dell'ammutinamento. Con i pochi mezzi a sua disposizione, aveva coperto circa 6.500 km in 47 giorni su una piccola scialuppa: un record ancora imbattuto.

I tahitiani si sentono traditi

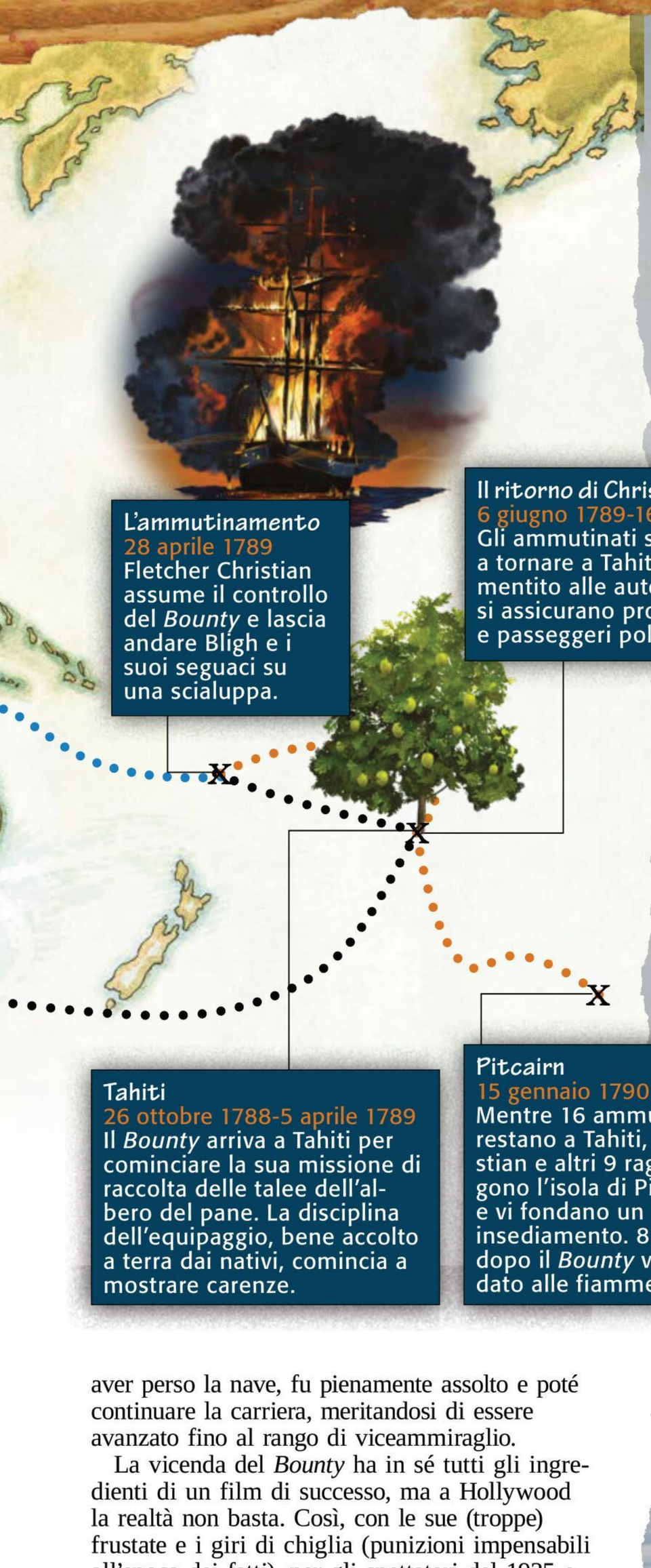
Cos'era successo, invece, a Christian e ai suoi ammutinati? Dato che Tahiti era il primo posto in cui li avrebbero cercati se Bligh fosse sopravvissuto, Christian inizialmente provò ad attraccare a Tubuai, ma fu respinto dagli indigeni. Costretto a tornare a Tahiti, mentì alle autorità locali raccontando loro che Bligh e il capitano Cook (che peraltro era morto da tempo) avevano fondato un nuovo insediamento e avevano bisogno di provviste. Con la stiva generosamente rifornita e più di venti tahitiani a bordo, il *Bounty* tornò a Tubuai. Ne seguirono altri scontri violenti, ognuno dei quali scalfì un po' dell'autorità già vacillante di Christian.

Quando gli ammutinati votarono in massa per il ritorno a Tahiti, egli non poté fare altro che accontentarli. Più tardi alcuni dei suoi uomini furono tradotti in Inghilterra per affrontare un processo, mentre altri morirono sull'isola. Il resto degli ammutinati, insieme ai polinesiani che avevano raggirato, finirono per stabilirsi sulla remota e disabitata isola di Pitcairn, dove ridussero il *Bounty* in cenere.

Con il passare degli anni, il risentimento dei tahitiani ingannati dagli ammutinati esplose in violenza. Tra le vittime ci fu anche Christian, ma le vere circostanze della sua morte rimangono un mistero. In ogni caso, siamo ben lontani dalla raffigurazione del 1935 di Pitcairn come luogo di libertà e democrazia, e anche da quella degli *Ammutinati del Bounty*, in cui Christian muore come un martire sulla nave in fiamme mentre cerca di tornare in Inghilterra per testimoniare contro Bligh. Una volta di più, il *Bounty* del 1984 è più fedele ai fatti, con l'equipaggio che affronta un futuro incerto sull'isola remota e Christian ritratto non come un martire o un eroe, ma come un giovane dotato più di passione che di buonsenso, condannato dalla sua stessa arroganza.

Quanto a Bligh, al suo ritorno in Gran Bretagna fu salutato come un eroe, festosamente accolto per la sua padronanza del mare e per l'eccezionale capacità di comando dimostrata sulla scialuppa. Sottoposto a corte marziale per

La vita di bordo non era quella raccontata dal cinema, fatta di soprusi e frustate.



aver perso la nave, fu pienamente assolto e poté continuare la carriera, meritandosi di essere avanzato fino al rango di viceammiraglio.

La vicenda del *Bounty* ha in sé tutti gli ingredienti di un film di successo, ma a Hollywood la realtà non basta. Così, con le sue (troppe) frustate e i giri di chiglia (punizioni impensabili all'epoca dei fatti), per gli spettatori del 1935 e del 1962, l'ammutinamento del *Bounty* rappresentava l'eterna lotta del bene contro il male, dove il potere era violento e gli uomini tormentati da un pazzo implacabile cercavano un eroe che li salvasse, sullo sfondo di un paradiso terrestre. Al pubblico della pellicola del 1984, invece, fu offerta una versione più credibile dei fatti: il sadico dalla frustata facile divenne un capitano esperto, che si serviva della disciplina per mantenere l'ordine, ma che si lasciò prendere la mano dalla propria intransigenza. Tutti e tre i film sono ben orchestrati, ottimamente recitati, e raccontano una storia avvincente. Ma nessuno di essi è affascinante quanto la realtà storica. La vera vicenda del *Bounty* racconta la disintegrazione di un'amicizia, la capacità di sopravvivere a dispetto delle previsioni più nere e la fine violenta di un idillio isolano. E tutto ciò è più appassionante di qualsiasi finzione. ■

L'equipaggio del *Bounty* (di cui vediamo una ricostruzione) ricevette un caldo benvenuto dalla popolazione locale quando attraccò a Tahiti per la prima volta.

UOMINI ALLA FRONTIERA

Il Nordamerica: un mondo da scoprire e colonizzare, in nome della conoscenza, ma anche della cupidigia. Un’avventura affidata a un manipolo di uomini, esploratori e cacciatori di pelli, che per primi fronteggiarono insidie e meraviglie di un Nuovo Mondo diverso da quella che immaginiamo

di Stefano Di Marino e Mario Pivano

Gli spagnoli di Hernando de Soto raggiungono il Mississippi durante la spedizione intrapresa tra il 1539 e il 1543. Per i nativi fu il primo incontro con gli europei.

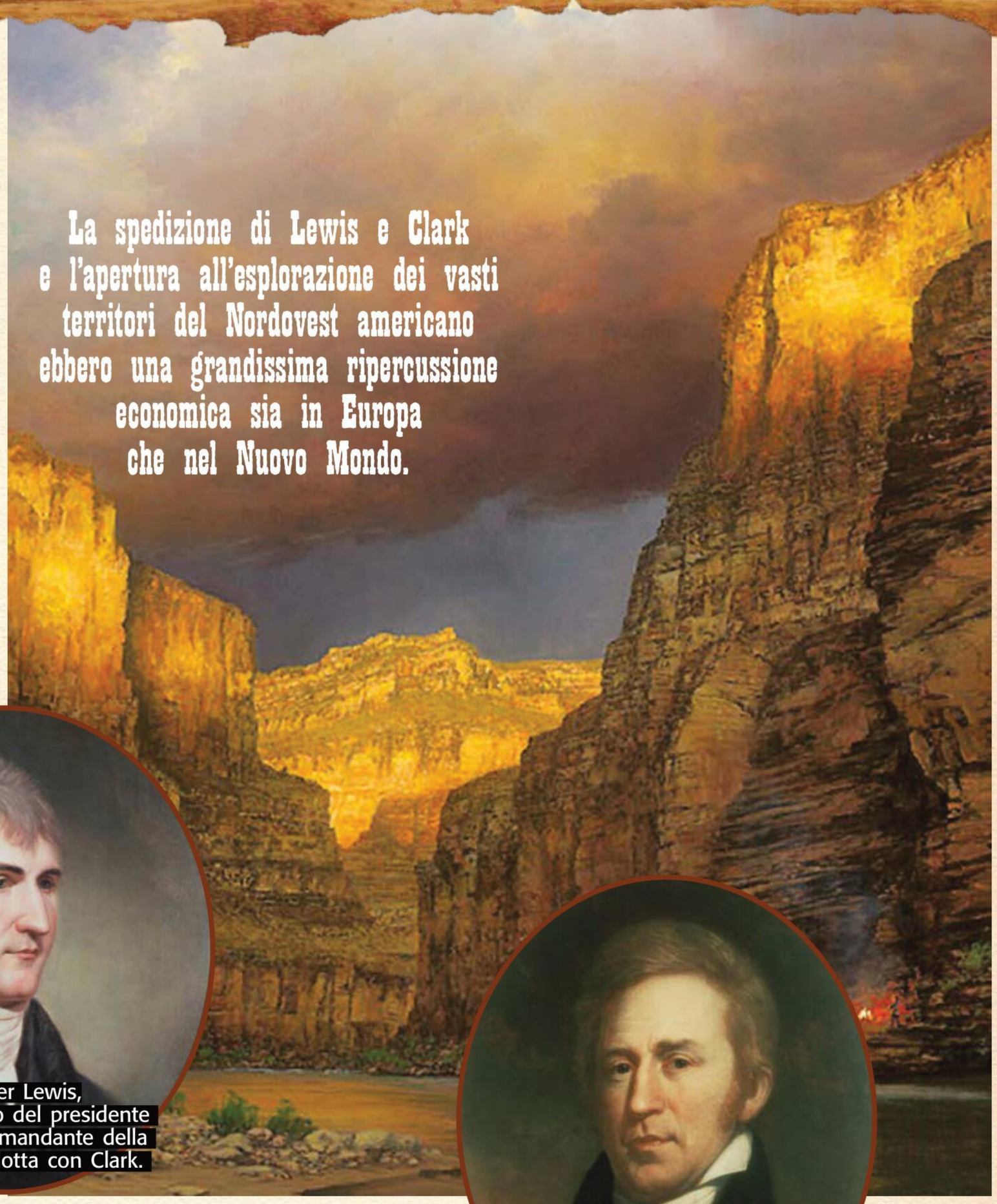
È curioso che la più grande delle avventure, la prima spedizione americana a raggiungere le coste del Pacifico nel corso di un pericoloso viaggio di andata e ritorno durato due anni e mezzo, sia stata così poco celebrata dalla letteratura e dal cinema. L'epopea del gruppo di Meriwether Lewis e William Clark, fortemente voluta dal presidente Thomas Jefferson dopo che gli sterminati territori della Louisiana furono acquisiti da Napoleone, è la quintessenza dello spirito pionieristico. Occorreva esplorare zone ancora vergini per l'uomo bianco. Dopo due mesi di viaggio, i due capitani e una trentina di uomini si riunirono sul fiume Ohio a Saint Louis, nel Missouri. Qui si prepararono alla partenza, gli animi dei partecipanti si affiatarono e finalmente la spedizione si mise in marcia per la storica impresa: era il 14 maggio 1804 quando risalì il fiume Missouri fino ad addentrarsi nel territorio abitato dai Dakota.

Gli esploratori furono i primi uomini bianchi a vedere, in quei luoghi, bisonti, grizzly e coyote. Disegnarono mappe di gran parte del territorio, scoprirono animali e vegetali mai visti prima e prelevarono importanti campioni botanici. Nonostante i pericoli e i disagi del viaggio (il cibo si limitava a carne di alce o anche solo a radici e tuberi, il tempo atmosferico registrò giornate torride e notti gelide, le zanzare erano un tormento e le malattie invalidavano gli uomini), la spedizione riuscì a non scontrarsi mai apertamente con le sconosciute tribù indigene che incontrava sul cammino: Oto, Yankton, Teton, Shoshoni, Mandan, Piedi Neri. Venne evitato ogni attrito, pur in un clima teso per la reciproca diffidenza e per l'atteggiamento di superiorità mostrato dagli esploratori. Fondamentale risultò l'incontro con la quindicenne shoshone Sacajawea, moglie del cacciatore franco-canadese Toussaint Charbonneau, che si unì agli esploratori e seppe trarli d'impaccio più di una volta: intercedeva presso gli indiani, faceva da interprete, risolveva le dispute e sapeva anche come procacciare il cibo nella sterminata *wilderness*, la terra selvaggia. Poiché portava con sé il figlio piccolo (che Clark poi adottò), gli ►

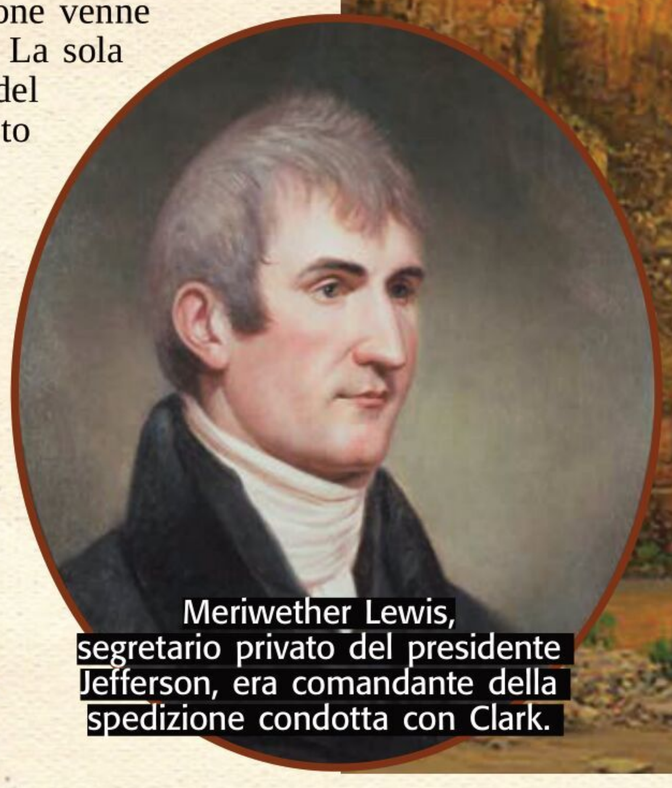
indiani la rispettavano e rinunciarono a ingaggiare battaglia con gli stranieri anche nei momenti di maggiore tensione. La spedizione valicò le Montagne Rocciose, navigò su canoe i fiumi Clearwater, Snake e Columbia, e giunse nell'attuale Oregon nel 1805. Qui svernò per la seconda volta, edificando il forte Clatsop. Una volta raggiunto il Pacifico, sulla via del ritorno il gruppo si divise in due. Lewis ebbe problemi con i Piedi Neri: due nativi persero la vita durante una scaramuccia che provocò l'odio perenne di questa tribù verso i bianchi. Clark, invece, perse i suoi cavalli, rubati dal popolo dei Corvi. I due gruppi tornarono a riunirsi alla confluenza dei fiumi Yellowstone e Missouri, e raggiunsero Saint Louis il 23 settembre 1806, con il loro prezioso carico di informazioni. Benché non avessero trovato il vagheggiato passaggio fluviale del Nordovest, che non esisteva, la spedizione venne accolta con un vero trionfo. La sola perdita registrata fu quella del sergente Charles Floyd, morto di appendicite. La via del West era aperta.

Il Paese delle pellicce

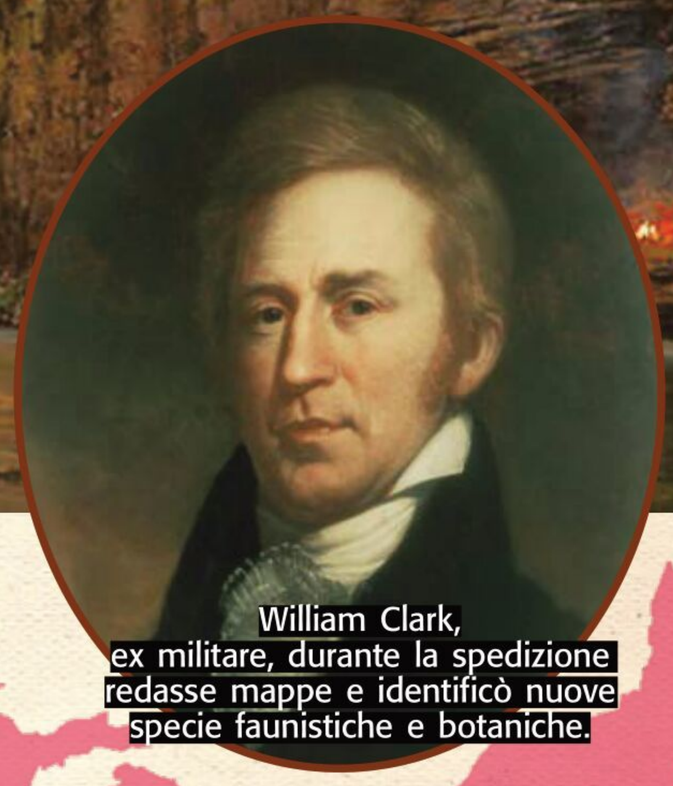
La spedizione di Lewis e Clark e l'apertura all'esplorazione dei vasti territori del Nordovest americano ebbero una grandissima ripercussione economica sia in Europa che nel Nuovo Mondo. Le pregiate pellicce di castoro, animale che i due capitani riferirono trovarsi in



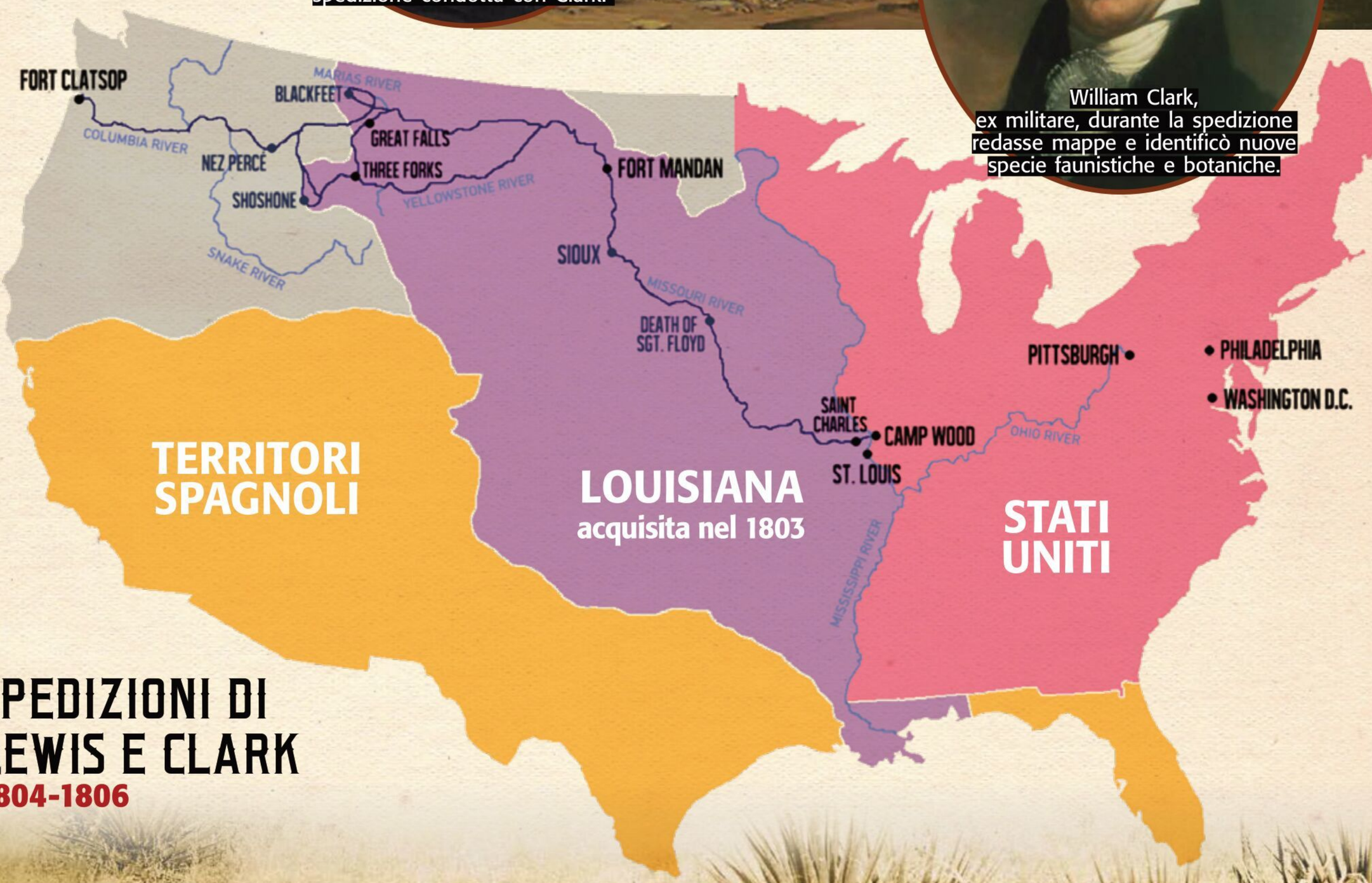
La spedizione di Lewis e Clark e l'apertura all'esplorazione dei vasti territori del Nordovest americano ebbero una grandissima ripercussione economica sia in Europa che nel Nuovo Mondo.



Meriwether Lewis, segretario privato del presidente Jefferson, era comandante della spedizione condotta con Clark.



William Clark, ex militare, durante la spedizione redasse mappe e identificò nuove specie faunistiche e botaniche.



SPEDIZIONI DI LEWIS E CLARK
1804-1806

Uno dei *mountain men* delle Montagne Rocciose nella prima metà dell'Ottocento. Cacciatori di pellicce, durante le loro spedizioni fecero anche scoperte geografiche.

abbondanza lungo le terre attraversate dal fiume Missouri, facevano gola già dal XVI secolo. Fin da allora erano usate per fabbricare cappelli di feltro, manicotti e giacche per signora: una risorsa che aveva generato contrasti, anche cruenti, tra le prime compagnie di commercio in Nord America. La nascita dell'inglese Hudson's Bay Company (1670), che pian piano inglobò la concorrenza, fu controbilanciata dal sorgere di imprese americane. Nel 1809, l'imprenditore messicano Manuel Lisa fondò la Missouri Fur Company, che spinse i suoi cacciatori di pelli (tra cui John Coulter, che per primo vide le meravigliose terre dell'attuale Parco di Yellowstone e i geyser del Wyoming) alla confluenza dei fiumi Yellowstone e Bighorn, costruendo forti e stazioni commerciali e mantenendo buoni rapporti con le tribù native. Alla morte di Lisa, nel 1820, la compagnia tracollò a favore delle antagoniste American Fur Company, fondata dal mercante John Jacob Astor (il suo monopolio si estese fino al Wyoming, tra i fiumi Wind e Green) e Rocky Mountain Fur Company, costituita da mercanti di pellicce come il generale William Ashley e il suo socio, il maggiore Andrew Henry. A questi ultimi si deve l'idea del rivoluzionario sistema dei "raduni" annuali di cacciatori e *trapper*. Questo metodo rendeva inutile la fondazione di stazioni fisse, spesso attaccate dagli indiani, che cominciavano a percepire la presenza dei bianchi sul loro territorio come intrusiva. Ora gli uomini andavano a caccia singolarmente o in piccoli gruppi, per poi ritrovarsi tutti, d'estate, in un luogo prestabilito e sempre diverso: qui si commerciavano le pelli procurate durante la stagione precedente e si acquistavano le attrezzature da usare nella successiva. L'accesa rivalità tra le due compagnie portò allo sterminio quasi totale dei castori nel giro di pochi anni. Astor, prima del tracollo del mercato, riuscì a farsi cedere le quote della compagnia rivale, dopo aver stretto con i Piedi Neri un accordo che gli consentiva l'accesso a zone vergini, dove vivevano gli ultimi animali sopravvissuti. Ebbe poi il buonsenso di vendere le sue partecipazioni, ritirandosi con un utile di ben 20 milioni di dollari. Mossa brillante, perché nel frattempo in Europa la moda era cambiata: le pellicce di castoro, soppiantate dalla seta, non erano più tanto richieste e i prezzi crollarono. Nel 1840 il traffico delle pelli si poteva definire estinto per i mercati europei, quasi come l'animale che l'aveva alimentato.

Gli uomini delle montagne

Ma chi erano i temerari che vivevano procacciando le pelli in territori selvaggi, mercanteggiando con gli indiani e rivendendo il bottino alle compagnie commerciali? Definiti ►

LE ARMI DEI *TRAPPER*

Solitamente i cacciatori possedevano un *tomahawk* (una sorta di accetta di manifattura indiana), coltelli a lama larga chiusi in foderi di pelle di bisonte, pistole *flintlock* calibro 50 e un fucile ad avancarica. Era difficile vedere un *trapper* o un *mountain man* senza il fucile, strumento indispensabile per la sua attività. Generalmente era un Long Rifle ad avancarica con pietra focaia. All'inizio era in voga il modello Pennsylvania, che si sarebbe evoluto nel Kentucky, poi potenziato nel Mountain Rifle, o American Rifle, calibro 45, adatto alla caccia tra i monti.

Negli anni Venti dell'Ottocento si diffuse il Trade Musket, un'arma poco costosa ma straordinariamente affidabile nella meccanica (un nativo poteva averlo per 11 pelli, pari a 66 dollari). In seguito vennero introdotti modelli che sostituivano la pietra focaia con il percussore.

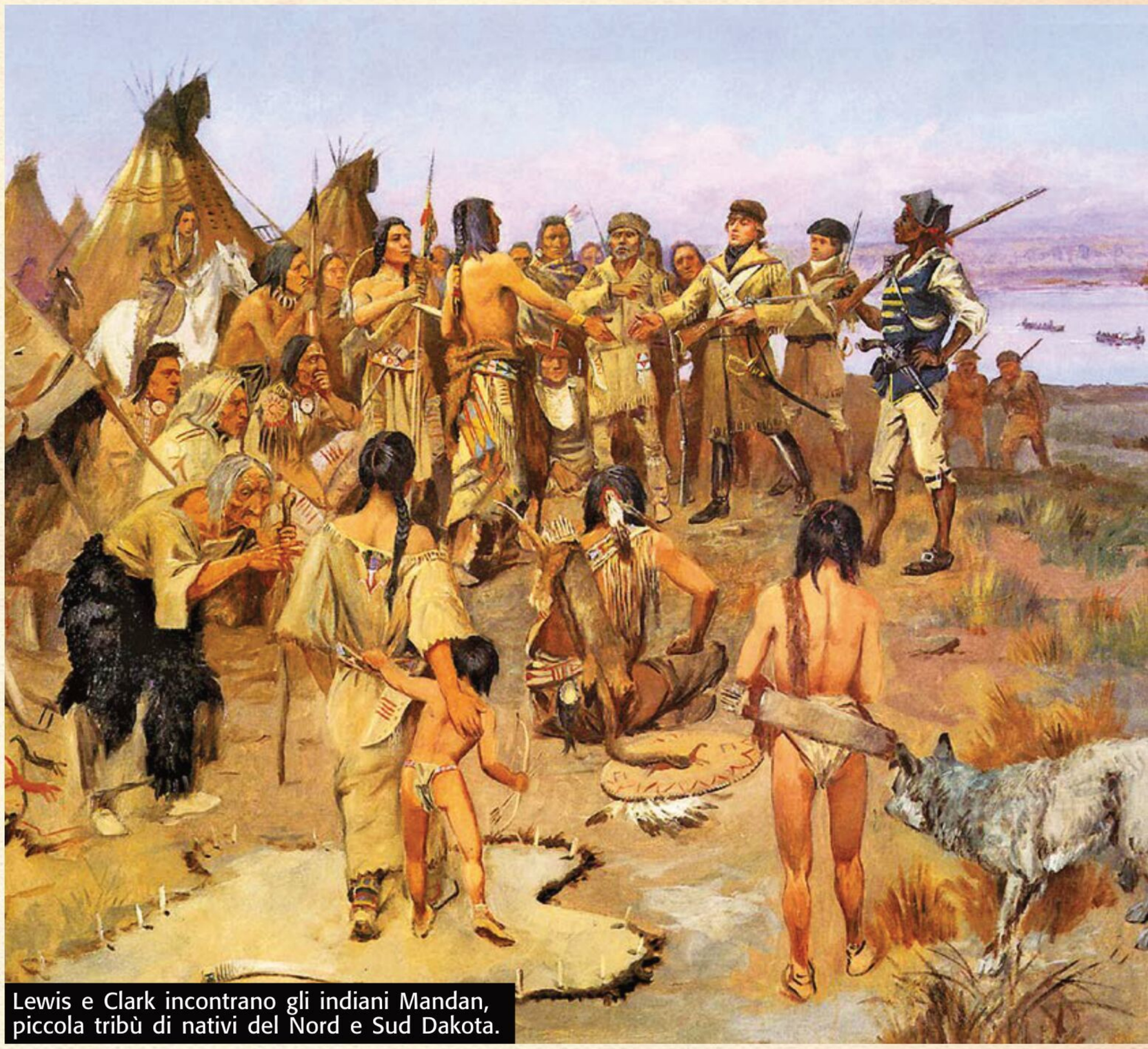
Arma simbolo dei *trappers*, anche se utilizzata nel periodo di declino, fu il fucile Hawken, fabbricato dai fratelli Jacob e Samuel Hawken di Saint Louis in circa 4.000 esemplari, a partire dal 1822. Era un'arma di grosso calibro, con la canna più corta rispetto ai Pennsylvania e più precisa nel tiro. Ogni trapper dava al proprio fucile un nome, lo abbelliva con borchie o monete, lo pitturava e a volte lo modificava. Non di rado ne faceva il protagonista di incredibili storie da bivacco, elogiandone esageratamente la precisione.

I GRANDI RADUNI ALL'APERTO

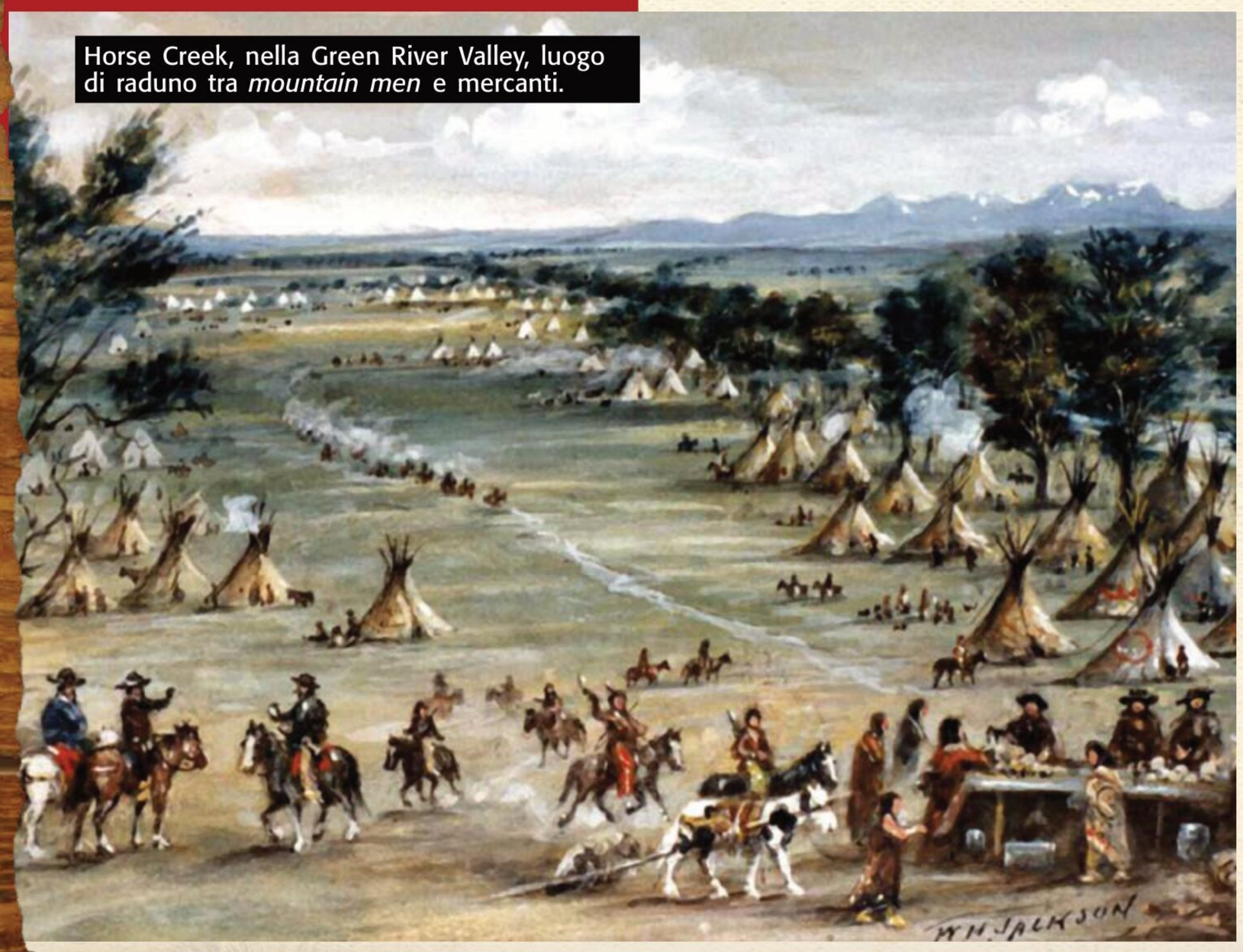
Per vendere le loro pelli, cacciatori e *trappers* erano costretti a percorrere più di 1.500 km, dalle Montagne Rocciose fino a Saint Louis, nel Missouri, dove avevano sede le principali compagnie commerciali. Con l'affermarsi dei raduni annuali, i rendezvous, voluti da Ashley e Henry tra il 1825 e il 1840, la situazione migliorò. Centinaia di mountain men si ritrovavano in qualche località di pianura del Wyoming per mercanteggiare con commercianti di pelli e indiani interessati al baratto, e per rifornirsi di tabacco, caffè, munizioni e cibarie. Una volta conclusi gli affari, ci si abbandonava a ogni tipo di gozzoviglia: gioco d'azzardo, intrattenimento carnale con le squaw, tiro a segno, solenni ubriacature, risse, regolamenti di conti e canti attorno al fuoco.

Dopo questi momenti di aggregazione, veniva stabilito il luogo di ritrovo per l'anno successivo, dopo di che i cacciatori e i trapper ripartivano per un'altra lunga stagione di predazione lungo i corsi dei fiumi o nella fredda solitudine delle Montagne Rocciose, dove riprendevano la loro attività al servizio delle compagnie, sia come stipendiati che come liberi cacciatori.

Quando la domanda si fece più scarsa e il commercio delle pelli cominciò a declinare, i grandi raduni non ebbero più ragione di esistere. Molti trapper si riciclarono quindi come scout, esploratori, guide per l'esercito o cacciatori di bisonti nelle pianure.



Lewis e Clark incontrano gli indiani Mandan, piccola tribù di nativi del Nord e Sud Dakota.

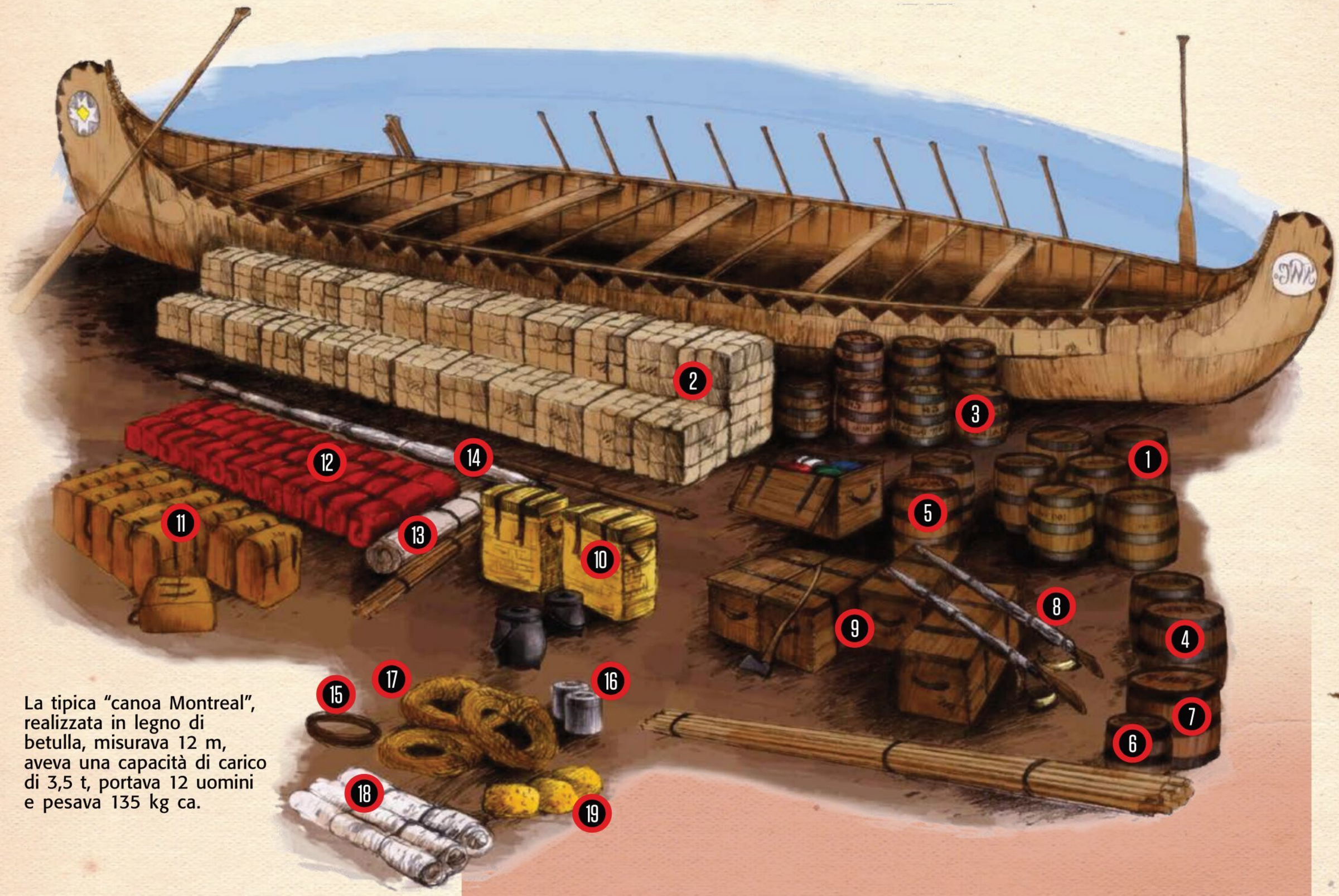


Horse Creek, nella Green River Valley, luogo di raduno tra *mountain men* e mercanti.

Tra gli uomini che hanno fatto la storia della Frontiera, il più conosciuto è Davy Crockett. La sua passione era la caccia agli opossum e agli orsi.

genericamente *trappers* ("posatori di trappole"), ma più specificatamente *mountain men* ("uomini delle montagne"), erano di nazionalità prevalentemente inglese, francese, franco-canadese o americana. Un po' cacciatori e un po' esploratori, erano sempre alla ricerca di nuove zone da battere sulle Montagne Rocciose e lungo i fiumi e i laghi del Nord America. Di indole solitaria, abituati ai silenzi assordanti delle immense foreste e al rigore delle catene montuose, venivano dipinti come uomini liberi, temprati dalla natura, perfettamente inseriti in un ambiente incontaminato e puro, capaci di rimanere in buoni rapporti con i nativi più diffidenti e ostili. Ma erano anche persone abbrutite, selvagge, spesso regredite sia nel corpo che nella mente per la forzata solitudine delle montagne; secondo alcuni, erano più simili ad animali che a esseri umani.

I nomi di alcuni cacciatori e *trapper* acquisi-



La tipica "canoa Montreal", realizzata in legno di betulla, misurava 12 m, aveva una capacità di carico di 3,5 t, portava 12 uomini e pesava 135 kg ca.

IL CARICO

1. Biscotti secchi (45 kg)
2. Pacchi di merce (40 kg)
3. Rum concentrato
4. Maiale salato (45 kg)
5. Fagioli secchi (45 kg)
6. Zucchero (25 kg)
7. Farina (45 kg) per i coloni
8. Fucili e altre armi
9. Casse per il trasporto di merci di valore
10. Ceste con strumenti per riparare la canoa
11. Zaini personali
12. Coperte
13. Tenda per i mercanti (gli altri dormivano sotto la canoa)
14. Vela da montare
15. Corda utilizzata per trainare la canoa (55 m)
16. Resina per sigillare
17. Radici di abete rosso per cucire i pezzi di corteccia di betulla
18. Rotoli di corteccia di betulla per ripararazioni
19. Balle di spugna

rono celebrità al servizio della Rocky Mountain Fur Company: i tre fratelli William, Milton e Andrew Sublette, il meticcio Jim Beckwourth, l'ex pirata di sangue cherokee Edward Rose, Jim "Old Gabe" Bridger (il primo a vedere il Gran Lago Salato), il metodista Jedediah Smith (che compì la traversata dalle Montagne Rocciose alla California e detenne il record di pelli di castoro raccolte in una stagione: 668); Thomas "il Monco" Fitzpatrick, John "Mangiafegato" Johnson (gli indiani Corvi gli uccisero la famiglia, scatenando la sua sanguinosa vendetta), e il leggendario Christopher "Kit" Carson, vera icona del West. Nel 1822, Ashley e Henry organizzarono la "Spedizione dei Cento", prima di una lunga serie di traversate per installare stazioni di commercio risalendo il Missouri. Vi prese parte anche Hugh Glass: aggredito da un orso sul Grand River venne dato per morto e abbandonato dai compagni nel territorio degli Arikara. Riuscì a guarire da solo dalle terribili ferite e a compiere una traversata di 320 km fino a Fort Kiowa, in una lotta per la sopravvivenza che non ha eguali nella storia delle terre selvagge americane. Nel 2015 la sua odissea è stata portata sullo schermo da Leonardo DiCaprio nel film *The Revenant*.

Tra tutti gli uomini che hanno fatto la storia della Frontiera, sicuramente il più conosciuto è Davy Crockett. Nato nel 1786, a soli 12 anni cominciò a lavorare per pagare i debiti del padre, ma ben presto si dedicò alla sua vera passione: la caccia agli opossum e agli orsi. Non era però un uomo rozzo e si sforzò di imparare a leggere e scrivere con l'aiuto della moglie.

Il valore dimostrato nelle guerre contro gli indiani Creek gli valse un seggio al Congresso per lo Stato del Tennessee, dov'era nato. Quando, nel 1830, il presidente Jackson promulgò il "Removal Act", che depredava gli indiani delle loro terre, Crockett si oppose. Disgustato, lasciò l'assemblea per andare a combattere con i ribelli texani.

Attrezzature e abbigliamento dei *trapper*

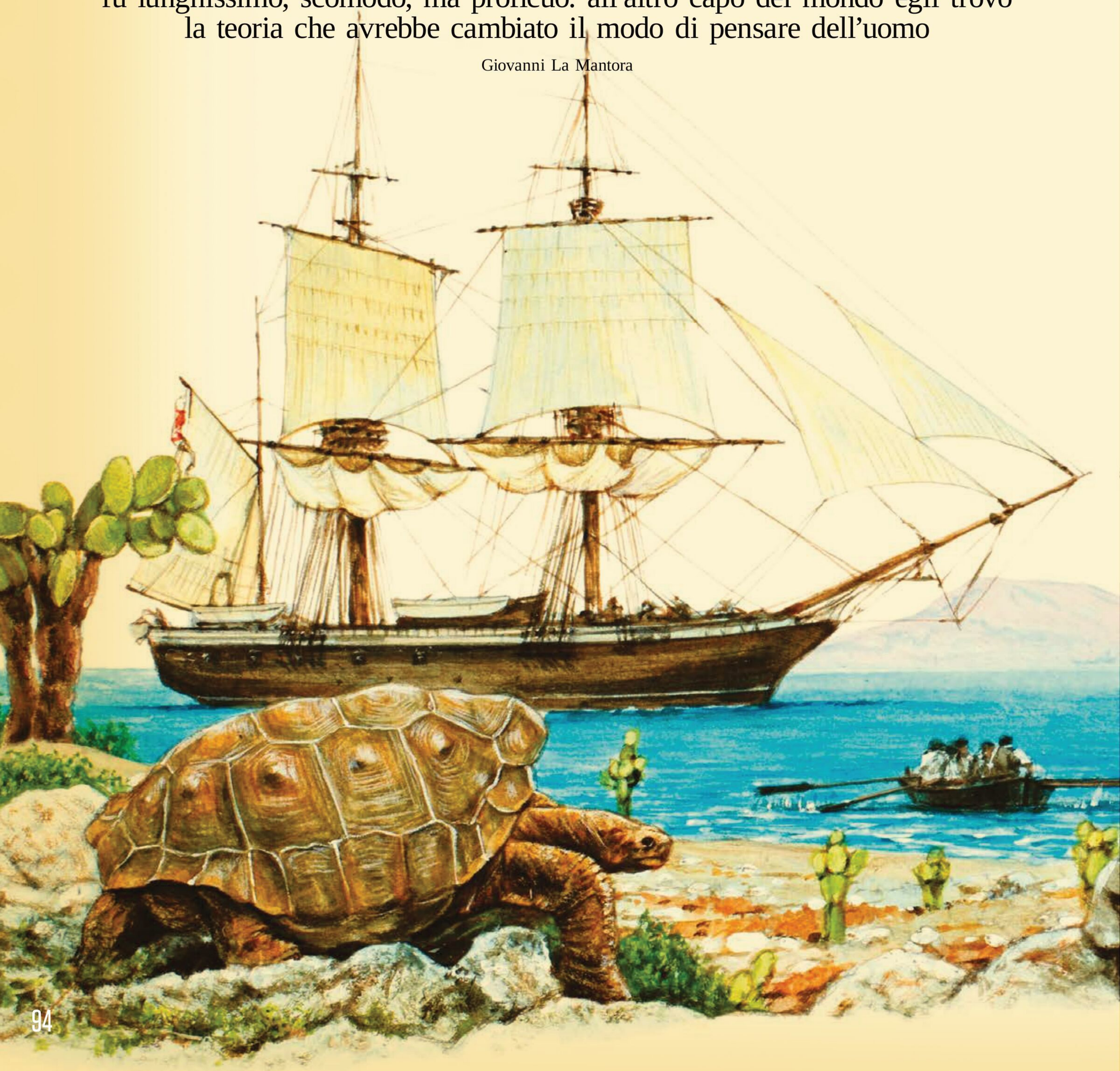
Il tipico *mountain man* viveva da solo, o insieme a una squaw indiana. Abitava in una capanna di tronchi presso un corso d'acqua e a ridosso di un bosco (per procacciarsi il legname), dove teneva due o tre cavalli o muli, ed era attrezzato per la concia delle pelli. Quasi sempre barbuto per difendere il viso dal freddo, vestiva con rozzi abiti di pelle di daino, frangiati alla maniera indiana e abbelliti di piume di tacchino e perline, con losanghe colorate sulle maniche della casacca e pesanti gambali di cuoio.

Il vestiario poteva essere completato da un mantello di lana dai colori sgargianti: verde, rosso, oppure bianco a strisce colorate di verde, rosso, giallo e blu scuro (oggi sono i colori del logo della Hudson Bay Company). A tracolla portava il corno con la polvere da sparo e una sacca in pelle di bisonte in cui teneva pietra focaia e acciarino, pallottole e tabacco. Sfoggiava spesso collane di artigli d'orso, monili indiani e una piccola pipa di terracotta in cui fumare il *kinnikinnik*, una sorta di tabacco pesante ottenuto dalla scorza di particolari piante. Indossava mocassini e copricapo in pelliccia di lontra o castoro. ■

LA GRANDE AVVENTURA DEL GIOVANE DARWIN

Lo straordinario viaggio dell'intraprendente studioso attraverso gli oceani fu lunghissimo, scomodo, ma proficuo: all'altro capo del mondo egli trovò la teoria che avrebbe cambiato il modo di pensare dell'uomo

Giovanni La Mantora



Pensando a Charles Darwin immaginiamo un maturo pensatore impegnato a sedare le furiose polemiche scatenate dalle sue teorie sull'origine delle specie. Raramente associamo quel nome al giovane avventuriero che, molti anni prima, si era imbarcato sul brigantino *HSM Beagle* diretto verso i mari del Sudamerica.

La presenza di Darwin a bordo del brigantino *Beagle* fu in realtà il frutto di una serie di felici coincidenze, nonché dell'intervento di alcuni amici. In effetti, il vascello non era attrezzato per soddisfare le esigenze di uno scienziato, ma piuttosto quelle della Marina di Sua Maestà. Ma lo scienziato era giovane, voglioso di mettersi alla prova e dal carattere accomodante.

Correva l'anno 1831, la Gran Bretagna si trovava al culmine della propria espansione coloniale e avvertiva la necessità di esplorare e mappare con precisione le aree di mare più remote, utilizzando appositi strumenti. Il comando della spedizione era stato affidato al capitano Robert FitzRoy, un uomo dal temperamento collerico che però aveva un ottimo motivo per desiderare un po' di compagnia durante un viaggio così lungo e faticoso: il suo predecessore, il capitano Pringle Stokes, si era piantato una pallottola in testa dopo due anni trascorsi a bordo del *Beagle* e FitzRoy, che aveva diversi precedenti di malattie mentali nella sua famiglia, temeva di poter fare la stessa fine. Non che cercasse il conforto intellettuale di un brillante scienziato, ma almeno un compagno di viaggio con il quale potesse andare d'accordo: il buon carattere di Charles faceva al caso suo.

Nel corso del viaggio i due avrebbero avuto la loro dose di vivaci discussioni (per esempio, Darwin era allibito dal fatto che FitzRoy accettasse la schiavitù), e gli scoppi d'ira del capitano rappresentavano per il ragazzo un vero incubo; in più, il *Beagle* era un vascello di soli 27 metri di lunghezza, e il capitano aveva avvisato l'ospite che non avrebbe avuto molto spazio a disposizione per se stesso e per l'ospite. In effetti Charles si trovò a condividere la cabina con due membri dell'equipaggio, e ogni notte gli toccava di spostare i cassettoni nella stanza per potersi sdraiare nella sua cuccetta. Ebbe qualche difficoltà iniziale nei rapporti con la ciurma: imparò a proprie spese che un colto gentiluomo non serve a molto a bordo di una nave, ma anzi viene considerato d'intralcio e finisce spesso vittima di scherzi piuttosto pesanti. A ciò si aggiungeva un maledetto mal di mare che lo avrebbe tormentato per tutto il periodo iniziale della spedizione.

A pochi giorni dall'inizio di un viaggio che sarebbe durato cinque anni, il giovane Darwin, mentre il vascello affrontava le onde del Golfo ►

Come Darwin diventò il naturalista di bordo

Nel corso degli anni precedenti al viaggio sul *Beagle*, il giovane Darwin si era rivelato una grossa delusione per il padre, che aveva investito molto denaro per garantirgli una buona istruzione. La naturale curiosità scientifica di Charles, infatti, si scontrava con la sua ispirazione religiosa, al punto che a un certo punto egli abbandonò la facoltà di Medicina dell'Università di Edimburgo per andare a studiare teologia a Cambridge.

Ma anche se non era sicuro di quello che voleva fare della propria vita, Darwin era un attento osservatore della natura umana. Suo nonno, Josiah Wedgwood, era stato un campione della causa antischiavista e Charles seguì con passione le sue orme: più volte, nei diari redatti a bordo del *Beagle*, espresse sgomento e disapprovazione per le condizioni in cui venivano tenuti gli schiavi e i lavoratori a contratto che aveva avuto modo d'incontrare in Sudamerica.

Darwin ricevette l'offerta d'imbarcarsi sul *Beagle* come accompagnatore del capitano FitzRoy dopo che altri due studiosi, Henyns e Henslow, avevano rifiutato l'incarico. Furono costoro a proporre il posto a Charles, ritenendolo la persona giusta per quel compito: egli si era distinto a Cambridge per l'ottimo carattere e una natura indagatrice. Da parte sua, la prospettiva di trascorrere qualche tempo sui mari rappresentava un'occasione unica per mettersi alla prova e scoprire ciò che la carriera di naturalista aveva da offrire. Quel viaggio avrebbe chiarito le sue idee sul futuro che lo aspettava.

CHARLES DARWIN
(1809-1882)

Derivate dalle osservazioni condotte nei cinque anni di viaggio a bordo del *Beagle*, le teorie di Charles Darwin sulla natura dell'evoluzione e la sopravvivenza dell'individuo più adatto sconvolsero la comunità scientifica dell'epoca.

L'idea che gli esseri viventi non fossero stati creati attraverso un unico atto divino ma che si fossero invece sviluppati tramite un processo naturale fece guadagnare all'ormai anziano scienziato il disprezzo di una parte dei suoi colleghi e la stima di un'altra.

IL VIAGGIO DI DARWIN

di Biscaglia, era sprofondato nella sua cuccetta, in preda agli spasmi. Era talmente malridotto che l'equipaggio era convinto che sarebbe sbarcato al primo attracco della *Beagle*.

Ma con il tempo il ventiduenne naturalista si abituò al ritmo delle onde. E fu una vera fortuna: le scoperte che avrebbe compiuto nel corso del lungo viaggio erano destinate a mettere in crisi le certezze dell'intera comunità scientifica del XIX secolo. Proprio quell'avventura avrebbe gettato il seme da cui sarebbe germogliata la teoria sull'evoluzione e la selezione naturale, destinata a cambiare per sempre la nostra percezione del ruolo occupato nel cosmo dall'uomo e persino del ruolo di Dio nel Creato.

All'epoca in cui il *Beagle* raggiunse São Tiago (l'odierna Santiago), nell'arcipelago di Capo Verde, se anche non poteva dirsi un vero marinaio Darwin aveva trovato nella sua curiosità scientifica il motivo per resistere alla durezza della vita di bordo. Era ormai cosciente di quale grande occasione il viaggio rappresentasse per lui, ed era deciso a sfruttarla al massimo. Poté finalmente osservare vegetazioni tropicali nel loro habitat naturale; ebbe un incontro ravvicinato con un polpo, credendo (erroneamente) di essere il primo a osservarne la luminescenza. Sempre a Capo Verde, Darwin cominciò a raccogliere e catalogare esemplari e campioni di quanto osservava: questo materiale, insieme alle note riportate nei diari, avrebbe costituito la materia prima per lo sviluppo delle sue teorie rivoluzionarie.

Collezionista insaziabile

Le sue collezioni diventavano così ricche che fu chiaro a tutti che l'esperto scientifico ufficiale della spedizione era lui: ciò lo portò in rotta di collisione con il medico di bordo, il dottor Robert McCormick, che riteneva di avere diritto a tale qualifica e che una volta giunti a Rio, in Brasile, abbandonò la spedizione in segno di protesta.

È interessante notare che molti degli uomini dell'equipaggio finirono per condividere l'interesse di Darwin per la storia naturale e lo aiutarono nelle sue ricerche, rinunciando ai possibili guadagni che avrebbero realizzato cercando per conto proprio rarità e curiosità da portare in patria. L'entusiasmo del giovane Darwin doveva essere davvero contagioso. All'epoca dell'abbandono del dottor McCormick,

1 27 dicembre 1831

Plymouth, Inghilterra

Darwin accetta di ricoprire l'incarico di assistente del capitano, ma deve attendere tre mesi prima che il *Beagle* salpi per un lungo viaggio in terre lontane. Trascorre la prima settimana di navigazione a letto, afflitto da violenti attacchi di mal di mare.

2 16 gennaio 1832

Santiago, Capo Verde

Darwin sconfigge il mal di mare e si rende conto della fantastica opportunità che il viaggio del *Beagle* rappresenta per i suoi studi. Le pagine del suo diario dedicate alla descrizione delle specie di animali e piante esotiche trasudano meraviglia ed entusiasmo.

3 29 febbraio 1832

Salvador, Brasile

Il *Beagle* arriva in Sudamerica e Darwin rivolge la propria attenzione alla foresta pluviale. Decide di stivare sul brigantino un'enorme quantità di reperti da inviare in Inghilterra, e sa di poter contare sulla collaborazione di tutto l'equipaggio.

4 3 agosto 1833

Rio Negro, Argentina

Darwin trascorre giorni felici addentrandosi nella natura selvaggia dell'Argentina. Cavalca insieme ai gauchos nei territori del Rio Negro, cacciando per procurarsi la cena e sfuggendo agli attacchi dei ribelli. Resta incantato dal generale de Rosas, capo della guarnigione militare.

5 Gennaio-febbraio 1835

Chiloé, Cile

L'idea di Darwin di una terra in costante mutamento, basata sulle teorie di Lyell, trova conferma dall'osservazione della grande eruzione dell'Osomo: uno spettacolo tremendo e affascinante al tempo stesso.

6 15 settembre-20 ottobre 1835

Isole Galapagos

Darwin rimane affascinato dalle enormi tartarughe e dalle iguana che popolano le isole. Solo al ritorno in Inghilterra capirà che ogni isola è popolata da specie leggermente differenti, evolutesi in conformità con l'intero ambiente circostante.

10

2 ottobre 1836

Falmouth, Inghilterra

Dopo cinque anni, il *Beagle* fa ritorno in Inghilterra, dove Darwin scopre di essere diventato una celebrità. I reperti inviati in patria aspettano di essere analizzati e i colleghi di Cambridge lo accolgono per celebrare i risultati dei suoi studi.

7

12 gennaio 1836

Sidney, Australia

In Australia, Darwin si trova a proprio agio. In una nota nel suo diario si domanda come mai la fauna locale sia così peculiare e diversa rispetto a quella delle altre parti del mondo.

8

1° giugno 1836

Città del Capo, Sudafrica

Esplorando il deserto sudafricano, Darwin comprende che non sempre le dimensioni di un animale sono proporzionali alla quantità di cibo assunto. Durante una cena con altri scienziati, egli affronta l'argomento dell'origine divina delle creature.

9

Dicembre 1832

Terra del Fuoco, Argentina

Il *Beagle* riporta a casa tre membri di una tribù fuegina che il capitano FritzRoy aveva prelevato in un viaggio precedente. Darwin constata il loro grande cambiamento dopo il periodo trascorso in mezzo agli inglesi.

Durante le tappe del viaggio, Darwin raccoglieva e catalogava migliaia di esemplari: materiale che, insieme alle note riportate nei diari, divenne fondamentale per lo sviluppo delle sue teorie.

Il suo era uno spirito curioso, attento al particolare.

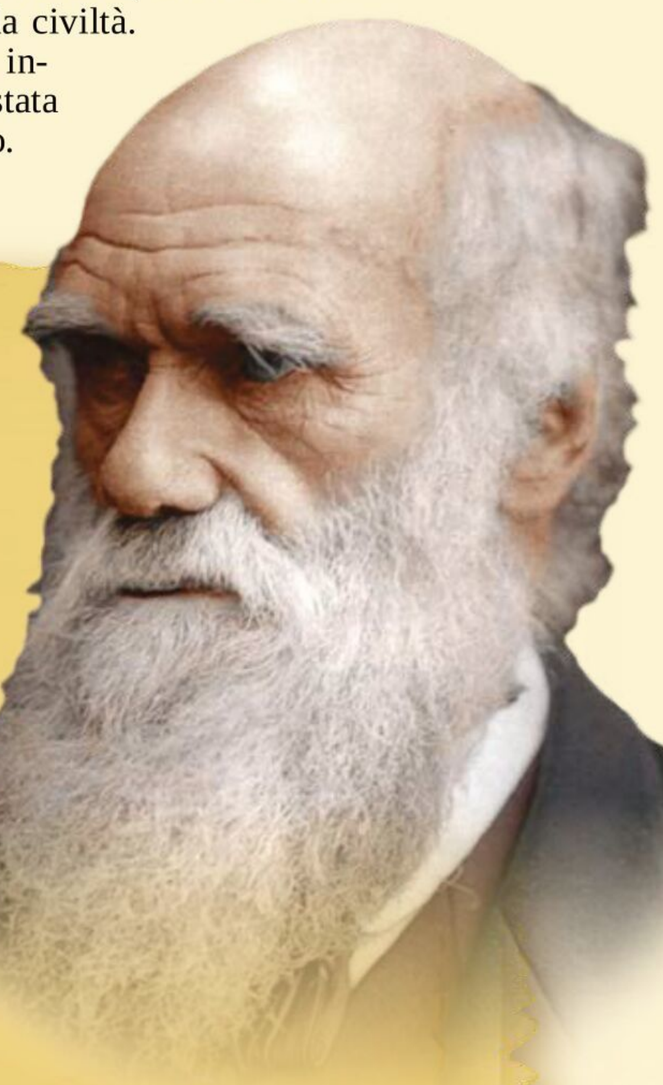
Darwin si era ormai adattato alla nuova vita, tanto da accogliere con serenità la notizia che Fanny Owen, la ragazza a cui era stato legato sentimentalmente, si era fidanzata con un altro ed era in procinto di sposarsi. Per Darwin la scoperta delle infinite ricchezze naturali custodite dalle foreste pluviali era prioritaria su tutto. Quell'esperienza andava al di là dei reperti naturalistici. In Argentina, per esempio, rimase affascinato dalla lotta del temerario generale Rosas e dei suoi *gauchos* contro le bande di indiani ribelli che imperversavano nel Paese. I soldati di Rosas accompagnarono il giovane ricercatore (che aveva cominciato a considerarsi "un gran vagabondo") nelle sue spedizioni in zone considerate pericolose. Valeva la pena di correre tutti quei rischi, visto che le scoperte di Darwin lo portarono a mettere in discussione una vecchia teoria. All'epoca, infatti, si credeva che in tempi remoti si fosse verificata un'estinzione improvvisa di tutte le specie viventi. Tra i resti fossili rinvenuti da Darwin ve n'erano alcuni attribuibili al bradipo gigante *Megatherium*, ormai estinto, ma che allo stesso tempo ricordavano stranamente un armadillo; solo una volta tornato a Londra, Charles avrebbe capito che si trattava dei resti di un esemplare appartenente a una specie intermedia.

Ma Darwin non pensava solamente a lavorare, si concedeva anche qualche passatempo, come quello di unirsi ai gauchos nelle loro battute di caccia allo struzzo. Si entusiasmò a tal punto alla caccia che si accorse di avere finalmente trovato un esemplare di una rara specie di nandù proprio mentre lo stava masticando: dovette accontentarsi di spedire a Londra solo le parti non ancora cucinate. Il ragazzo non disdegnava di rendersi utile anche come semplice membro dell'equipaggio. Una volta marciò per più di 30 chilometri per rifornire d'acqua un gruppo che stava cercando di raggiungere le Ande a caccia di un guanaco (una specie di lama) da più di 60 kg: l'animale venne abbattuto e servito durante la cena di Natale del 1833.

Fra vulcani e cardellini

Il tempo delle analisi e delle teorie sarebbe arrivato più tardi: ciò che Darwin stava vivendo a bordo del *Beagle* era una grande avventura, vissuta da un avventuriero straordinariamente curioso e intelligente.

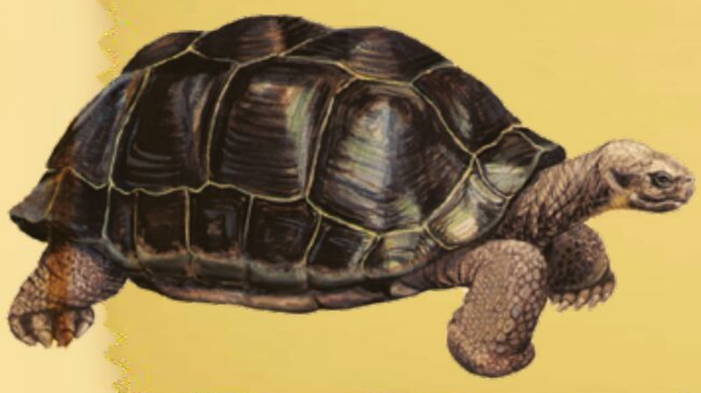
Ciò che lo spinse a considerare il problema dell'evoluzione e l'influenza del condizionamento ambientale non furono solo la geologia e la storia naturale, ma anche alcune riflessioni di tipo antropologico. Esse scaturirono dalla presenza a bordo del vascello di tre indigeni della Terra del Fuoco che il capitano FitzRoy aveva prelevato in una viaggio precedente per farli esaminare da un esperto di frenologia (la discussa branca scientifica che si prefiggeva di estrapolare informazioni antropologiche dalla conformazione fisica del soggetto) ed esibirli come esotiche curiosità. I tre, due uomini e una donna, che i marinai avevano soprannominato Jemmy Buttom, York Minster e Fuegia Masket, stavano adesso facendo ritorno nella loro terra d'origine insieme a Richard Matthews, un prete incaricato di aprire una missione sull'isola dove gli indigeni erano stati prelevati. Durante la loro permanenza sul *Beagle*, però, costoro avevano cambiato abitudini e aspetto, e nessuno poteva sapere come sarebbero stati accolti dalla loro gente. Man mano che il vascello si avvicinava all'isola, Darwin osservava e descriveva l'atteggiamento delle tribù che assistevano al passaggio della nave: scorse uomini che accendevano torce e correvano lungo la costa, e non poté fare a meno di mettere in evidenza tutti i dettagli del loro comportamento. Quando alla fine i tre vennero riportati in mezzo agli altri isolani, lo scienziato rimase subito colpito da quanto essi fossero ormai diversi dagli altri componenti della tribù. Anche le reazioni dei tre erano degne di nota: York Minster trattò in maniera sprezzante gli abitanti del villaggio, mentre Jemmy Button si mostrò chiaramente a disagio. La situazione, insomma, non si presentava particolarmente favorevole, ma FitzRoy decise che padre Matthews doveva procedere con il piano e lo fece sbarcare a terra, lasciandolo solo con i tre compagni e i rifornimenti. Quando il *Beagle* fece ritorno sull'isola, alcuni mesi più tardi, trovò Jemmy Button che si stava finalmente reintegrando, mentre i suoi due compagni erano scomparsi. Quanto al povero padre Matthews, costui si precipitò correndo e urlando verso la nave, ansioso solo di tornare alla civiltà. La missione, insomma, era stata un fallimento. Darwin non



GLI ANIMALI CHE LO ISPIRARONO

La tartaruga gigante

Darwin era troppo occupato a osservare il comportamento delle tartarughe e a prelevare esemplari per accorgersi che ogni isola ospitava varietà diverse. Quei rettili giganteschi sembravano provenire direttamente dalla preistoria, ed era sorprendente constatare la loro indifferenza verso gli uomini. Fu il vicegovernatore delle Galapagos, Nicholas Lawson, a richiamare la sua attenzione sul fatto che, a seconda dell'isola in cui si trovavano, le tartarughe presentavano un carapace con un proprio disegno, diverso da quello delle altre.



I fringuelli

Mentre raccoglieva esemplari di fringuelli nelle Galapagos, Darwin non sapeva che le differenti specie che stava osservando provenivano da isole diverse. Analizzando le piccole differenze tra una e l'altra, giunse a ipotizzare che tutte potessero avere un progenitore in comune, prima di adattarsi ai differenti ambienti. Proprio i fringuelli delle Galapagos, con le loro 13 specie derivate da un unico gruppo ancestrale, avrebbero fornito a Darwin l'ispirazione per la formulazione della teoria della selezione naturale.

Il megaterio

In Sudamerica, Darwin rinvenne molti scheletri che inizialmente considerò come i resti di un megaterio (un grande bradipo estinto). In seguito, però, notò alcune differenze: per esempio, uno dei primi reperti comprendeva una corazza simile a quella dell'armadillo. A quel punto diventava difficile sostenere l'idea che le specie antiche si fossero estinte in seguito a un'unica catastrofe, come ai tempi si credeva, e Darwin poté gettare le basi della famosa "legge della successione dei tipi".

La Collina del drago di Santa Cruz, un paesaggio delle isole Galapagos.

Un'iguana terrestre e, sopra, un pellicano bruno, tipici dell'arcipelago delle Galapagos.

Ebbe modo di esaminare specie animali estinte altrove.

pensava certo che l'isolano e il sacerdote appartenessero a specie diverse, ma l'intero episodio gli mostrò come l'ambiente potesse concorrere a determinare i comportamenti e le attitudini degli individui. Successivamente, il *Beagle* salpò alla volta del Cile. A Santiago, Darwin incontrò alcuni connazionali, con i quali decise di trascorrere un po' di tempo. Ma non tutto procedeva nel migliore dei modi: di ritorno da un viaggio a Valparaiso, Charles accusò un malessere, causato da un certo vino aspro che aveva bevuto, mentre FitzRoy, a cui l'ammiragliato aveva rifiutato di rimborsare il denaro anticipato per acquistare una seconda nave, stava cadendo in depressione. Sembrava che fosse arrivato il momento di tornare a casa, ma in qualche modo l'equipaggio riuscì a rasserenare il capitano. E quando il *Beagle* si trovò ad assistere allo spettacolo di un vulcano in eruzione, allora fu chiaro per tutti che la spedizione doveva continuare.

All'inizio del 1835 Darwin ebbe modo di assistere a una serie di terremoti ed eruzioni che gli permisero di osservare da vicino i movimenti della superficie terrestre. Fu così che si rese conto di come nel giro di un solo giorno un intero paesaggio potesse cambiare radicalmente. Registrando la variazione del livello del mare, dovuta a una scossa tellurica, sulla spiaggia nei pressi del porto di Concepción, Darwin giunse a ipotizzare che i terremoti fossero dovuti allo sfogo delle titaniche forze che agivano al di sotto della crosta terrestre quando esse non trovavano una via per sfogare in superficie. Charles perfezionò la teoria di Lyell, suggerendo che tutti gli eventi vulcanici fossero tra loro collegati, arrivando a immaginare la catastrofe che si sarebbe verificata se una potente eruzione si fosse verificata in Inghilterra.

Il *Beagle* salpò infine per le isole Galapagos, dove Darwin avrebbe compiuto la sua più celebre scoperta. Ma dovette passare del tempo prima che lo stesso naturalista se ne rendesse conto. All'epoca egli era soprattutto interessato a studiare la natura vulcanica della regione. Solo più tardi avrebbe capito che le specie di fringuelli che stava catalogando variavano da isola a isola: sarebbe stata proprio questa osservazione a dargli lo spunto per produrre la famosa teoria sulla selezione naturale delle specie.

Oltre che dagli uccelli, Charles era affascinato da tartarughe e iguane, che ai suoi occhi apparivano come «abitanti di un pianeta sconosciuto». In realtà quelle che stava osservando e toccando con mano erano piuttosto le vestigia della preistoria, come avrebbe capito più tardi.

Il *Beagle* fece poi rotta verso l'Australia, con le sue fantastiche barriere coralline, ma ormai il tempo del ritorno si avvicinava, e nelle pagine del diario di Darwin traspariva la nostalgia di casa. Nell'ottobre 1836, il *Beagle* toccò le coste inglesi. La nave era stata protagonista di una grandiosa avventura, sebbene il viaggio intellettuale dello scienziato fosse solo agli inizi: Charles Darwin aveva cambiato la propria concezione del mondo, ma ancora non sapeva che le sue teorie avrebbero mutato anche il modo in cui il mondo vedeva se stesso e la sua storia. ■

Le grandiose Cascate Vittoria, che oggi dividono lo Zambia dallo Zimbabwe, ritratte a fine Ottocento, e la statua dedicata a Livingstone eretta sul posto.

La spedizione Livingstone

Alle sorgenti del Nilo

Pochi uomini rappresentano così bene il lato avventuroso, scientifico e umanitario delle esplorazioni come il dottor David Livingstone

Luigi Lo Forti

"Il dottor Livingstone, suppongo": una frase diventata proverbiale, che ha consegnato alla fama perenne il nome di David Livingstone. Ma anche senza quelle parole, il medico scozzese che con il suo coraggio e lo slancio idealista diede un contributo decisivo alla conoscenza del continente africano verrebbe celebrato tra i più grandi esploratori oltreché come infaticabile missionario e filantropo.

Nato nel 1813 in una povera famiglia di Blantyre, in Scozia, fin da giovane David Livingstone mostrò la tempra che lo avrebbe portato a diventare uno dei protagonisti della lunga e avvincente stagione delle spedizioni inglesi nel continente africano. Le motivazioni che spinsero Livingstone a esplorare quelle terre ancora sconosciute avevano poco a che fare con la ricerca di preziose materie prime e di basi commerciali, ossia le mire delle grandi potenze colonialiste dell'epoca. A muoverlo era soprattutto uno spirito genuinamente missionario. Nonostante le difficoltà economiche, il futuro esploratore era riuscito a diventare medico e studioso di teologia, e nel 1840 venne inviato a Kuruman, nell'attuale provincia del Capo Settentrionale, in Sud Africa, per unirsi alla missione dello scozzese Robert Moffat. Livingstone era convinto che tra i compiti dei missionari vi fosse quello dell'esplorazione dei territori in cui si trovavano a operare, e nei successivi vent'anni intraprese viaggi in aree in gran parte inesplorate. Così, nel 1847, fu il primo ad attraversare il deserto del Kalahari, giungendo nel 1849 sulle rive del lago Ngami. Ma le avventure che avrebbero reso immortale il suo nome furono quelle che Livingstone doveva ancor vivere, alla ricerca delle mitiche sorgenti del Nilo.

L'esploratore scomparso

Nel 1852, Livingstone iniziò il suo viaggio lungo il fiume Zambesi, che lo portò fino alle sponde del lago Dilolo, per poi fargli attraversare il bacino meridionale del Congo e, sulla via del ritorno, condurlo (era il 1855) fino alle Cascate Vittoria: le immense, maestose cateratte che ancora oggi gli africani chiamano Mo-ku-sa-Tunya, "fumo tonante" e che interrompono il corso dello Zambesi; il salto supera i 120 m, ed è largo circa 1.700 m. Al suo ritorno, le relazioni consegnate da Livingstone permisero di ridisegnare gran parte delle carte geografiche dell'Africa Centrale. Anche se quella di Livingstone è giustamente considerata un'impresa eccezionale, è probabile che i suoi contorni oltrepassino i limiti della Storia e si addentrino nel territorio della leggenda. Ancora oggi, studi e ricerche portano alla luce nuovi particolari che mettono in dubbio alcuni aspetti dell'intera vicenda.

Nel 2015, in un saggio pubblicato nel "Journal of African Cultural Studies", il docente dell'Università dello Zambia Walima Kalusa ha insinuato che, nel suo viaggio del 1852 lungo il fiume Zambesi, Livingstone avrebbe ricevuto un aiuto fondamentale da re Sekeletu, giovane monarca dei Makololo, il quale gli avrebbe fornito tutto l'aiuto necessario durante la marcia. Walima afferma che Livingstone non disponeva di viveri e risorse adeguate ad affrontare il viaggio, per il quale «dipendeva in tutto e per tutto dalla generosità di Sekeletu». Una tesi che, se confermata, forse ridimensiona l'aura eroica che da sempre circonda l'esploratore inglese, ma che offre una spiegazione più plausibile al successo di quella prima spedizione.

Il corpo conteso

Nel 1858, Livingstone partì per una nuova missione che sarebbe durata ben sei anni e nel corso della quale avrebbe contratto la malaria, la stessa malattia che gli porterà via la moglie e compagna di viaggio, Mary Moffat. A questo punto, il mondo civile perse le tracce di Livingstone, e la sorte dell'esploratore diventò un mistero. Solo nel 1871 il giornalista del "New York Herald" Henry Morton Stanley riuscì a ritrovare Livingstone, dopo una ricerca durata tre anni. Il 10 novembre di quell'anno, infatti, i due si incontrarono sul lago Tanganika. Fu in quell'occasione che Stanley rivolse all'esploratore il suo celebre saluto: «Doctor Livingstone, I presume?», un monumento al proverbiale *understatement* britannico. I due decisero di proseguire l'esplorazione insieme, finché due anni dopo, il 1° maggio 1873, David Livingstone morì, stroncato dalle fatiche, dalla malaria e dalla dissenteria.

Il suo corpo venne trasportato in patria e infine tumulato nell'abbazia di Westminster, ma il suo cuore rimase in Africa: Livingstone era stato a tal punto amato dalle popolazioni indigene, che gli abitanti del villaggio di Ilala ne sottrassero le spoglie per seppellirle a Chitambo, all'ombra di uno *mpundu*, un grande albero da frutto locale. Costretta a riconsegnare il defunto agli inglesi, la gente di Ilala vi scrisse sopra: «Potete avere il suo corpo, ma il suo cuore appartiene all'Africa». ■

«Doctor Livingstone, I presume.»

La fama del dottor David Livingstone deve molto alla determinazione di Sir Henry Morton Stanley, l'uomo che lo ritrovò dopo che i più si erano ormai rassegnati alla sua scomparsa.

Stanley, il cui vero nome era John Rowland, era nato a Denbigh, in Galles, nel 1840. Rimasto orfano all'età di sette anni, fuggì negli Usa, dove venne adottato e cominciò la sua carriera nel giornalismo, grazie alla quale cominciò a viaggiare per il mondo. Fu proprio per conto di un quotidiano, il "New York Herald", che nel 1870 partì alla ricerca di Livingston, che incontrò a Ugigi, sul lago Tanganika.

Anni dopo, Stanley ripartì per una serie di viaggi che lo portarono ancora nel cuore dell'Africa Nera, dove giocò un ruolo importante nella fondazione dello Stato Libero del Congo. I suoi diari di viaggio ebbero grande successo e contribuirono a svelare i misteri dell'Africa a una platea sempre più ampia.

Gli italiani alla scoperta del CONTINENTE NERO

Belzoni
Egitto, Nilo, Valle dei Re

Antinori, Bianchi, Massaia, Sapeto
Etiopia

Miani, Comboni
Sudan

Giulietti
Tigrè etiope ed Eritrea

Brazzà
fiumi Congo e Ogoué

Bottego
Eritrea, Dancalia, Etiopia, Somalia

Robecchi Bricchetti, Cecchi, Porro
Somalia ed Eritrea

Lo spirito d'avventura dei nostri connazionali non si è esaurito con Polo e Colombo, ma è proseguito nei secoli. Calamitato soprattutto dall'Africa e dai suoi misteri

di Luigi Lo Forti

L'Italia è un Paese di santi, poeti e navigatori, diceva Mussolini: una frase che, seppure utilizzata a fini squisitamente politici, appare storicamente ineccepibile e mette in risalto il contributo che gli italiani hanno dato alla scoperta di luoghi inesplorati e popoli sconosciuti. Certamente, i primi nomi che vengono alla mente sono quelli dei grandi navigatori del Rinascimento, ma quella dell'esplorazione è una vocazione che non si esaurì con il passare dei secoli, e anzi si ravvivò prepotentemente nel Settecento e nell'Ottocento.

Grazie alle imprese di personaggi oggi forse dimenticati, ma che hanno lasciato la loro impronta nella storia delle scoperte geografiche.

Giovanni Belzoni
Dal circo alle piramidi

Nato a Padova nel 1778, Giovanni Battista Belzoni (il cognome originale era Bolzon) era destinato a seguire le orme paterne come barbiere. Invece, trasferitosi a Roma per studiare idraulica, sviluppò una vera passione per l'archeologia ma anche un'inclinazione alla vita avventurosa e fuori dagli schemi: venditore di oggetti sacri in Francia, militare in Germania e perfino attrazione da circo, con i suoi spettacoli fatti di giochi d'acqua e fuoco e dimostrazioni di forza erculea. Del resto, era alto circa due metri e la sua figura imponente ben si adattava al suo nome d'arte di "Sansone della Patagonia", o a quello che lo rese celebre in tutto il Vecchio Continente: "il Grande Belzoni".

La sua avventura più straordinaria sarebbe però iniziata nel 1815, quando s'imbarcò per Alessandria d'Egitto, chiamato dal pascià Muhammad Alì con l'incarico di mettere a punto una macchina irrigatrice. Dopo appena un anno l'impresa era già fallita, e fu allora che la sua innata audacia e l'antica passione presero il sopravvento, spingendolo a intraprendere la carriera di archeologo. Di origini plebee e senza una preparazione culturale di base (e per questo inviso sia all'alta società, sia al mondo accademico), Belzoni possedeva però la libertà intellettuale e la vena di follia necessarie per lanciarsi in un'impresa all'epoca ritenuta impossibile: ritrovare l'ingresso della piramide di Chefren, a Giza. Mescolando coraggio e intelligenza, riuscì là dove molti avevano fallito, e il 2 marzo 1818, vent'anni dopo la spedizione napoleonica che aveva inaugurato un'esaltante stagione di studi e scoperte, poteva addentrarsi nel cuore del grande monumento funebre e accedere per primo alla camera del faraone. Il successo gli fece guadagnare una fama che il suo senso dello spettacolo amplificò, organizzando la prima mostra di egittologia mai tenuta al mondo, che ebbe luogo a Piccadilly nel 1821.

Belzoni morì di dissenteria appena due anni dopo, a poche decine di chilometri da Benin City, in Nigeria, mentre stava cercando di raggiungere l'antica città di Timbuctu, su incarico della londinese African Association: fu la pericolosa miscela di spirito d'avventura e cronico bisogno di denaro a rivelarsi fatale per il Grande Belzoni. ►

Belzoni amava posare in abiti orientali. Sotto, un suo libro in inglese sull'Egitto e la Nubia.

L'ingresso del grande tempio di Abu Simbel fu rinvenuto con fatica da Belzoni nel 1817.

Il tempio di Berenice, il porto sul Mar Rosso dove Belzoni si recò nel 1818, risalendo il Nilo.

Per terre incognite

L'azione dei nostri connazionali si focalizzò principalmente nell'area dell'Africa Orientale

Anche grazie alle spinte colonialistiche, il Novecento è stato un secolo di scoperte geografiche di importanza tale da ridisegnare, letteralmente, le mappe geografiche dell'epoca. Il contributo italiano a quella stagione di successi fu davvero notevole, e sono tanti i nomi degli esploratori nostrani che sono passati alla Storia per le loro imprese.

Il primo a meritare una menzione è quello di Giovanni Miani: nel 1859, egli intraprese un viaggio che lo portò a un soffio dalla scoperta delle sorgenti del Nilo, bloccato a Galuffi dall'ostilità di uno dei signori locali, sobillato dai rivali britannici.

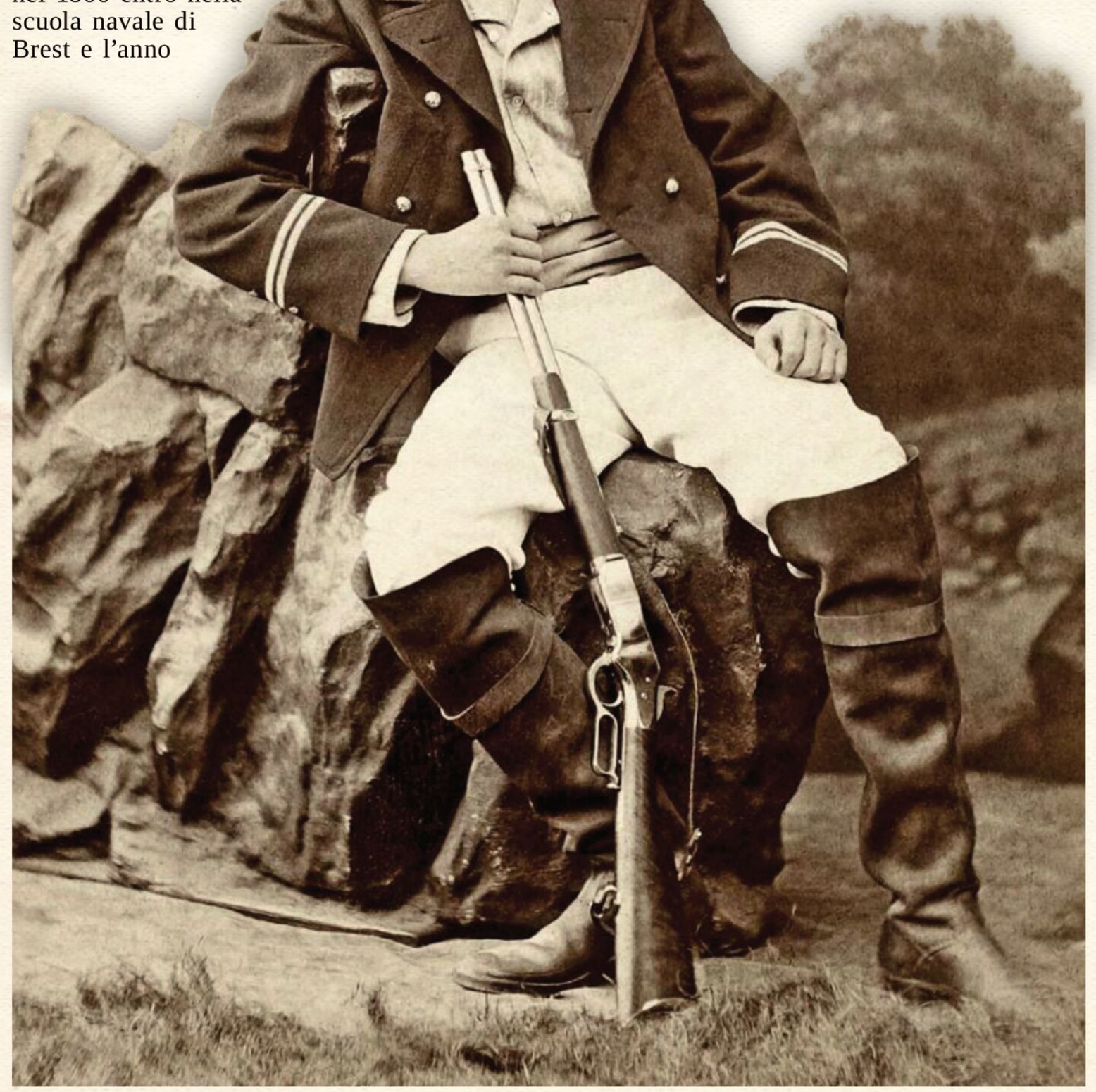
Il perugino Orazio Antinori, invece, nel 1876 si dedicò all'esplorazione della regione dei laghi equatoriali dell'Africa Orientale e dei territori del regno etiope di Scioa.

La Somalia fu infine la meta delle avventure di Luigi Robecchi Bricchetti (foto a sinistra), l'esploratore pavese che nel 1890 partì alla volta del Paese per un viaggio lungo più di 2.000 km da cui tornò con mappe aggiornate, reperti e testimonianze fotografiche di enorme valore geografico, etnografico e naturalistico.

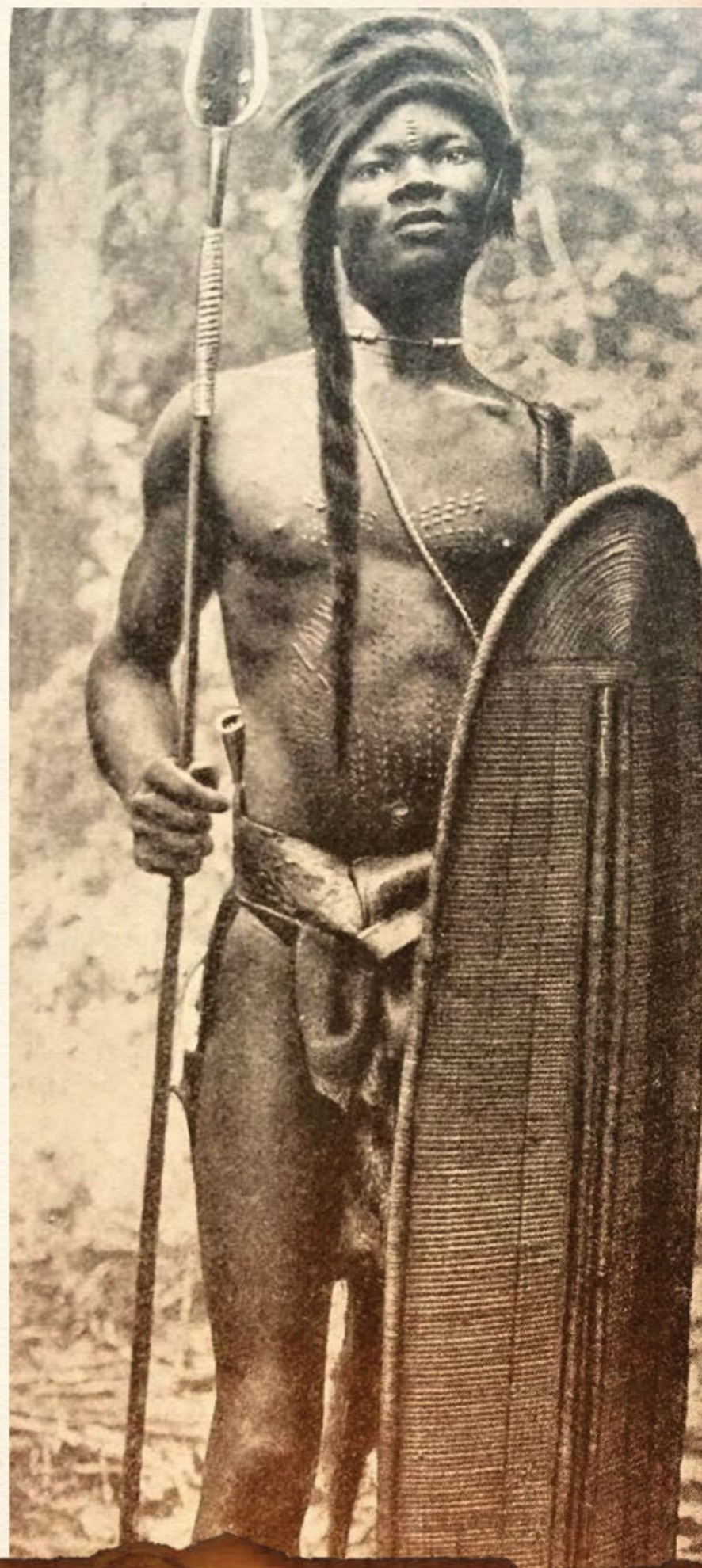
Pietro di Brazzà
Il colonialista scalzo

A metà Ottocento, l'opinione pubblica europea considerava l'Africa Nera come una terra selvaggia che l'uomo bianco aveva il dovere di civilizzare.

Se la Francia riuscì a entrare in maniera decisiva nello scacchiere coloniale africano dell'Ottocento lo dovette anche al contributo di un aristocratico italiano naturalizzato francese, Pietro Savorgnan di Brazzà. Oltre che per il coraggio e la preparazione, Brazzà si distingueva anche (o soprattutto) per le doti diplomatiche e l'atteggiamento nettamente più umano e idealistico di quello esibito dagli altri attori europei attivi nel continente, primo tra tutti il celebre Henry Morton Stanley, in quello stesso periodo impegnato a estendere i domini belgi in Congo al servizio di Leopoldo II. Nato in Friuli nel 1852 ma trasferitosi a Roma in tenera età insieme alla famiglia, Pietro era figlio del conte Ascanio e di Giacinta Simonetti, erede di una ricca famiglia veneziana. Seguendo il richiamo del mare, nel 1866 entrò nella scuola navale di Brest e l'anno



I modi garbati e aristocratici di Brazzà gli valsero la benevolenza degli indigeni e spesso concorsero a tirarlo fuori dai pasticci in situazioni delicate.



Nel Cinquecento, il florido Regno del Congo aveva intessuto ottimi rapporti con i portoghesi.

Una coppia del popolo Mongo, appartenente al gruppo Bantù, sito a sud del fiume Congo.

successivo divenne francese a tutti gli effetti (prendendo il nome di Pierre Paul François).

La sua grande avventura africana iniziò nel 1872, quando si imbarcò in una serie di operazioni navali per combattere lo schiavismo, ma la svolta decisiva avvenne solo nel 1875, quando, convinto che il fiume Ogoué collegasse i grandi laghi africani al mare, con l'approvazione delle autorità francesi e il denaro messogli a disposizione dalla famiglia partì per una spedizione che non solo gli avrebbe dimostrato che la sua teoria era sbagliata, ma lo avrebbe messo di fronte al volto più duro e spietato dello schiavismo. Il fallimento di quella prima missione non lo scoraggiò: quando, nel 1879, la Francia gli chiese di tornare in Africa centrale per fondare avamposti coloniali, Brazzà accettò l'incarico e risalì nuovamente l'Ogoué, istituendo avamposti e stazioni commerciali, finché non raggiunse le terre degli indigeni Bateke (o Teké), in quello che in Europa era conosciuto come il regno d'Anzico. Qui, grazie alle sue abilità diplomatiche e all'ottima reputazione di cui godeva tra i nativi, convinse il sovrano del luogo a firmare un accordo che sanciva la nascita del protettorato francese nella regione del Congo.

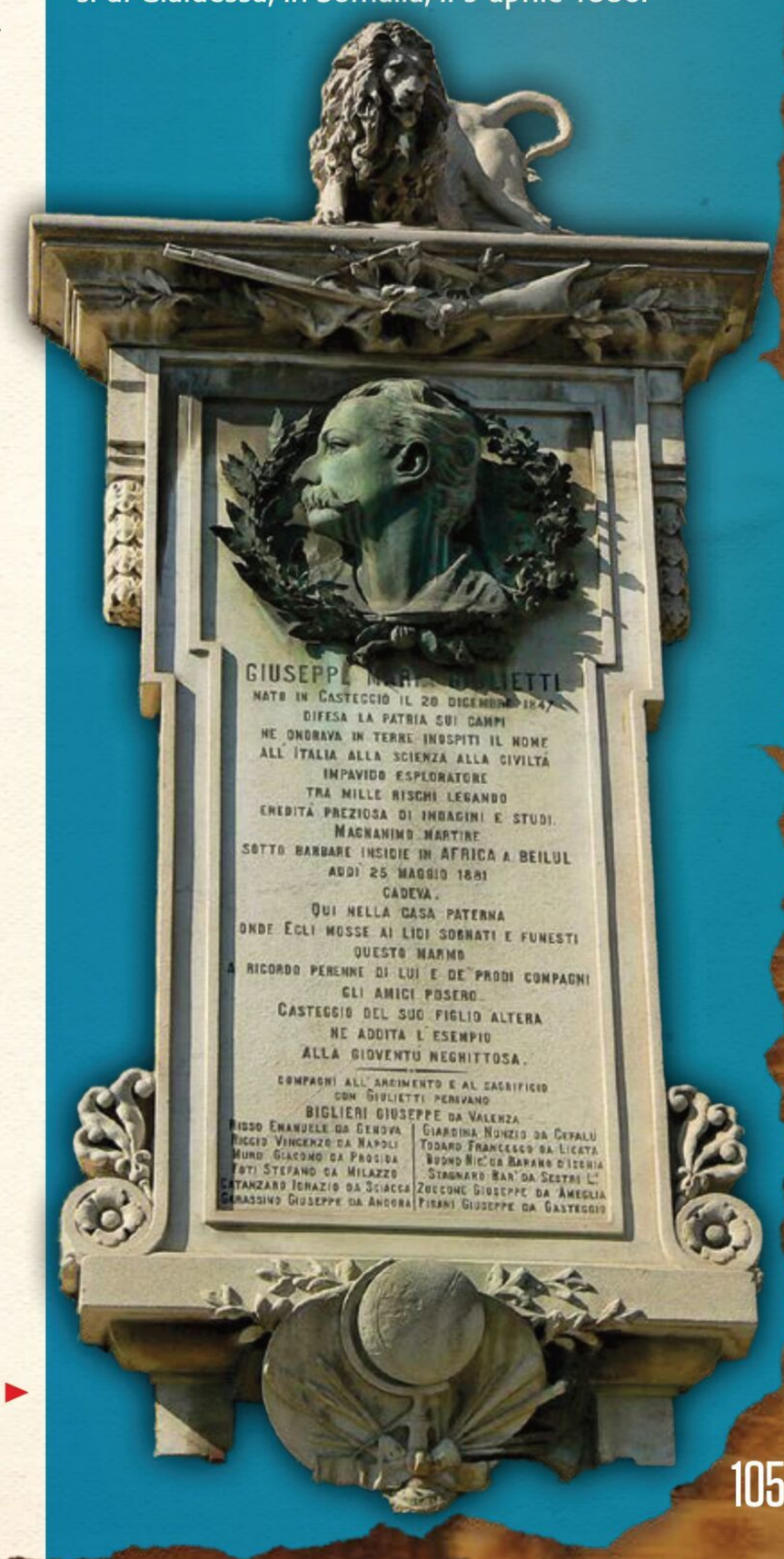
Brazzà morirà nel 1904, dopo aver dimostrato tutta la sua umanità: rimandato in Congo per investigare sulle reali condizioni di vita degli indigeni sottoposti alla potestà francese, riuscì a scoprire la presenza di campi di lavoro segreti e a documentare le crudeltà inflitte dai coloni alle popolazioni indigene. La sua immagine iconografica è quella di un esploratore che viaggia scalzo e disarmato, e ancora oggi il suo nome viene pronunciato con favore e simpatia da molti congolesi, tanto che la capitale del Paese continua a chiamarsi Brazzaville, e nel 2006 è stato eretto un grande mausoleo in suo onore. I resti del suo corpo sono stati più volte oggetto di tentativi di furto da parte di ladri di reliquie, a testimonianza di una perdurante adorazione per quello che viene affettuosamente chiamato il "colonialista scalzo". ►

I martiri dell'avventura

Molti esploratori italiani hanno in comune un tragico destino di morte

Come è facile immaginare, i viaggi in terre sconosciute, circondati da popolazioni spesso ostili e da una natura selvaggia, nascondevano pericoli mortali, e furono molti gli esploratori che non fecero ritorno a casa. Come Gustavo Bianchi, un giovane ufficiale italiano che venne ucciso in territorio etiope dai guerrieri Dancali mentre era alla ricerca di una nuova e più sicura via commerciale in quella zona.

Il capitano Antonio Cecchi cadde invece in Somalia, insieme ai comandanti Mongiardino e Maffei e a un manipolo di marinai, il 26 novembre 1896. Sempre cercando di aprire nuove vie di comunicazione, stavolta tra la colonia eritrea di Assab e la regione etiope del Tigrè, trovò la morte l'ex garibaldino Giuseppe Maria Giulietti (sotto, il suo monumento). Forse vittima di una macchinazione inglese fu infine il comasco Gian Pietro Porro, trucidato con i componenti della sua missione nei pressi di Gialdessa, in Somalia, il 9 aprile 1886.



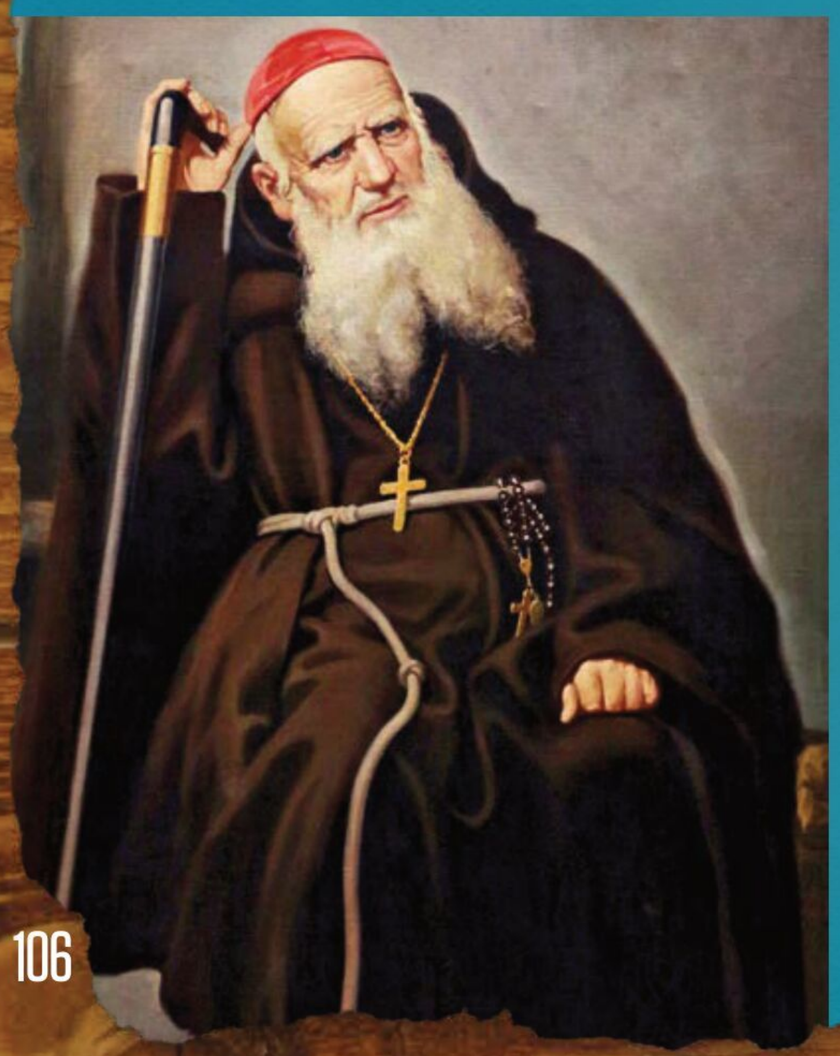
Vittorio Bottego
Il colonialista dal polso di ferro

Nato a San Nazzaro Parmense nel 1860, Vittorio Bottego era figlio del medico del paese, Agostino, ma mostrò presto un'indole poco propensa alla tranquilla vita agricola alla quale sembrava destinato: lasciato il liceo, si preparò privatamente per accedere all'accademia militare di Modena e nel 1887 la sua sete di avventura lo spinse a entrare nel contingente di ufficiali che avrebbe dovuto sbarcare in Eritrea. Fu proprio durante quella prima missione che egli dimostrò il suo talento di esploratore, dedicandosi alla scoperta dei tesori naturali della regione e raccogliendo collezioni di reperti che inviò poi al museo di Parma.

Il primo viaggio di Bottego ebbe luogo nel 1891, quando fu approvato il suo progetto di esplorazione della Dancalia (Eritrea meridionale), presentato su suggerimento dello stesso presidente della Società Geografica Italiana, il marchese Giacomo Doria. L'ambiziosa portata di quella prima missione fu presto ridimensionata: alla fine Bottego e i suoi pochi uomini si limitarono a coprire la distanza tra Massaua e Assab, ma il giovane ufficiale si guadagnò la credibilità necessaria per guidare una spedizione alla scoperta del corso del Giuba, il fiume che attraversando il territorio somalo permetteva di penetrare in quello etiope. Il viaggio iniziò il 30 settembre 1891, ma il bacino fluviale fu raggiunto solo alla fine dell'anno successivo. Nel gennaio del 1893, Bottego si accingeva a partire alla ricerca delle sorgenti del fiume quando si registrò la defezione del capitano

Bottego in uniforme militare nel 1889, all'età di 29 anni. Due anni dopo esplorerà la Dancalia.

In nome di Dio (e della scienza)
Anche gli ordini missionari contribuirono all'esplorazione dell'Africa



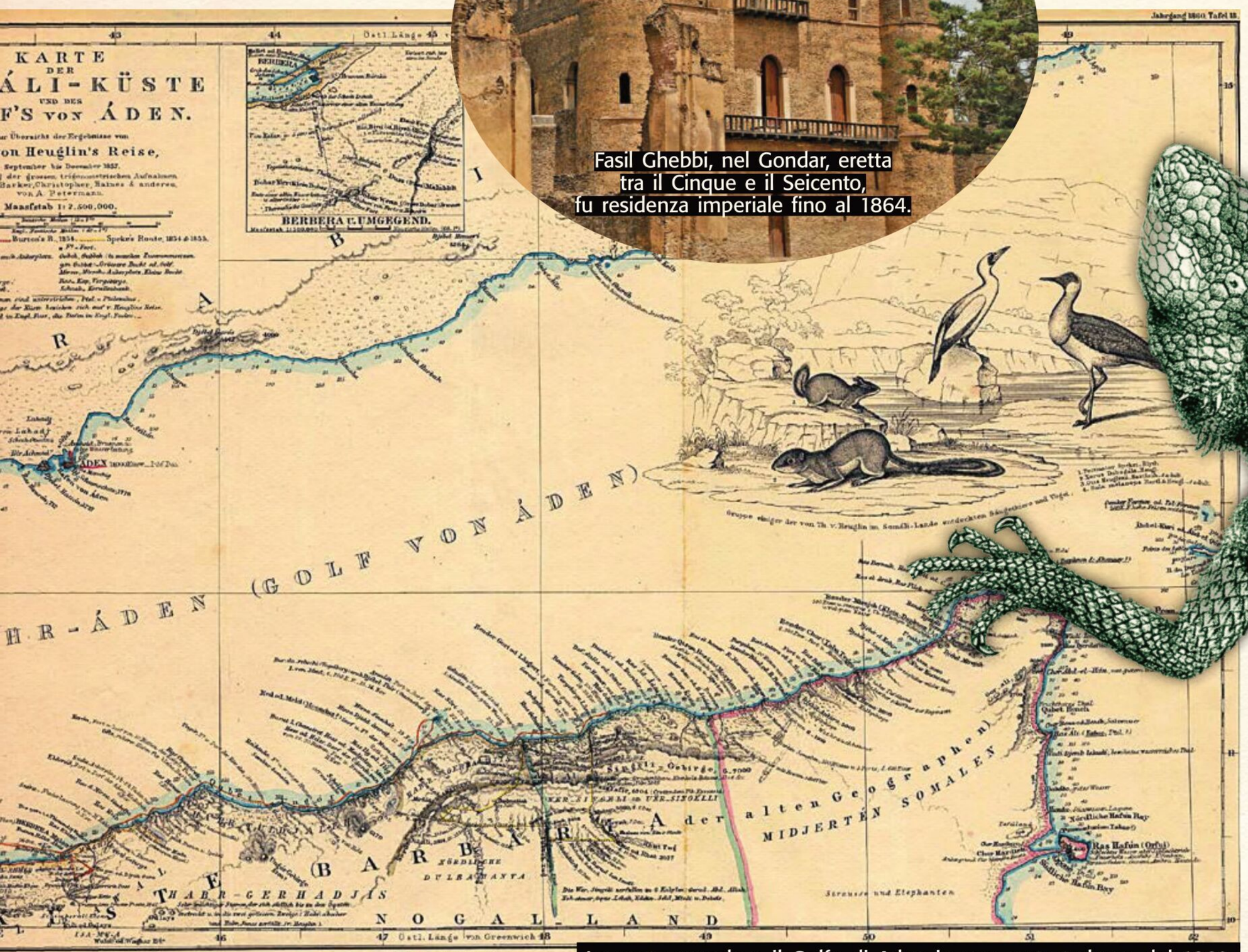
Non solo colonialisti: molti esploratori italiani erano uomini di Chiesa, spinti, almeno all'inizio, da un genuino spirito missionario e dal desiderio di conoscenza. Tra questi, un posto di riguardo spetta sicuramente a Giuseppe Sapeto, un missionario appartenente all'Ordine di San Lazzaro che si stabilì ad Adua nel 1837 e, oltre a occuparsi dell'acquisto della baia di Assab, si dedicò anche allo studio dei tesori archeologici e naturali dell'Etiopia.

Il frate cappuccino Guglielmo Massaia (ritratto a sinistra) si dedicò invece alla medicina, distinguendosi nella cura di malattie endemiche e divenendo famoso tra gli indigeni come il "signore del fantatà", nome che veniva dato al vaiolo.

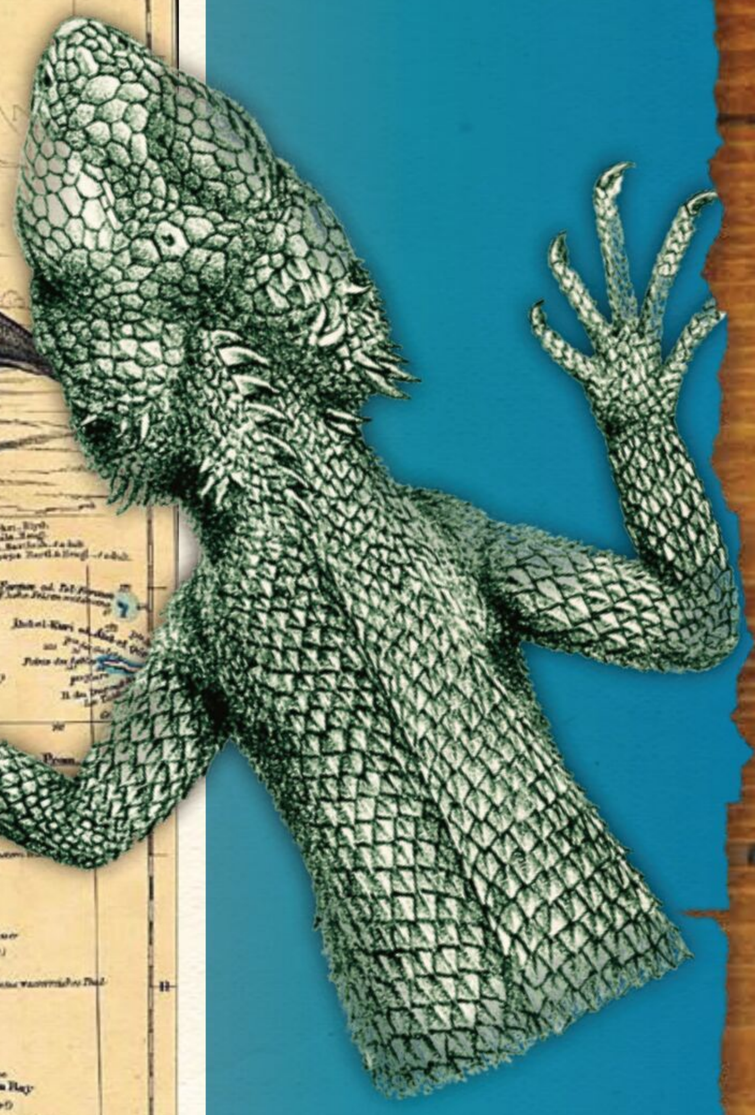
Un'altra importante figura di religioso esploratore è quella di Daniele Comboni, il fondatore dell'istituto dei Missionari Comboniani, che nel 1877 fu nominato vescovo e vicario apostolico dell'Africa centrale, trovando il tempo di dedicarsi a rilievi e misurazioni durante alcune spedizioni nei territori del Sudan.

Menelik II, imperatore d'Etiopia dal 1889 al 1918: fu strenuo avversario delle mire coloniali italiane.

Fasil Ghebbi, nel Gondar, eretta tra il Cinque e il Seicento, fu residenza imperiale fino al 1864.



La costa somala e il Golfo di Aden in una carta tedesca del 1860. Bottego esplorò aree remote, a ovest e a sud di quelle mostrate.



Il "suo" rettile
L'Agama bottegi, piccolo sauro della Somalia scoperto nel 1869, venne così chiamato in onore di Vittorio Bottego.

Matteo Grixoni. Secondo la versione ufficiale, alla base di tale decisione vi sarebbero state la stanchezza e la paura, ma in realtà Grixoni rimproverava all'esploratore (sembra a ragione) la violenza contro le popolazioni indigene e l'avidità che lo spingeva a razziare e a fare incetta d'avorio. Bottego decise di proseguire comunque e, a capo di una sessantina di ascari, una decina di cammelli e venti tra asini e muli, cominciò la risalita del Giuba, che si concluse il 21 marzo 1893, quando finalmente raggiunse le sorgenti del fiume. L'8 settembre dello stesso anno, dopo un viaggio di 3.500 km, la spedizione entrò nella città costiera di Brava. E proprio da qui, nel 1895, Bottego partì per quello che sarebbe stato il suo ultimo viaggio, al centro del territorio dell'Abissinia. Ufficialmente lo scopo della spedizione era completare lo studio dell'idrologia della regione, ma in realtà si trattava di una missione di spionaggio che aveva come fine ultimo quello di scatenare una guerriglia contro la popolazione ostile degli Amhara per destabilizzare gli equilibri della regione.

Lo spirito d'avventura e il grande coraggio di Bottego si accompagnavano a un carattere intransigente, duro e collerico, specie verso le popolazioni locali.

Reparti di artiglieri italiani sotto il comando del colonnello Ciccodicola prendono Asmara nel 1889: Bottego è il terzo da sinistra.

Osteggiato dalle popolazioni locali per la sua durezza, il 17 marzo 1897 Bottego si ritrovò accerchiato da guerrieri galla e abissini, molti dei quali equipaggiati con armi moderne. Comprendendo di essere caduto in una trappola, Bottego cercò di sfondare il loro blocco, ma finì ucciso da un guerriero galla con due colpi di fucile, uno alla testa e uno al cuore. Subì anche l'onta postuma dell'evirazione, pratica usuale per i guerrieri del luogo. Terminava così, drammaticamente, l'epopea di quello che il suo compagno d'arme, Lamberto Vannutelli, ricordava come un uomo che «pareva fatto d'acciaio, non lo fermava nessuno, non aveva paura di niente. Gran bestemmiatore, gran mangiatore, e dal polso di ferro». ■

Il dirigibile *Italia*, varato nel 1928, era lungo 105 m, con un diametro di 19,4 m. Trasportava 13 uomini di equipaggio ed era alimentato da tre motori Maybach da 250 CV ciascuno. La velocità massima era di circa 115 km/h.

L'ITALIA AL POLO NORD
il trionfo e la tragedia

Nel 1926 il comandante Umberto Nobile compie con successo la prima esplorazione aerea del Polo Nord con il dirigibile *Norge*. Due anni dopo ripete l'impresa con l'*Italia*. Ma questa volta l'avventura si trasforma in un disastro pieno di ombre e di veleni

di Enza Fontana e Andrea Angiolino

È l'1,30 del 12 maggio 1926 quando il profondo silenzio del Polo Nord viene violato dal rombo sordo di un dirigibile, il primo nella storia a sorvolare quella parte così remota del mondo, sfidando incognite enormi. Ai comandi dell'aeronave c'è un avventuroso ingegnere italiano quarantunenne. È il tenente colonnello del Genio Umberto Nobile, che è anche progettista e realizzatore di quella macchina all'avanguardia. L'ha chiamata *N-1* dopo averla partorita nello stabilimento militare di costruzioni aeronautiche a Roma, di cui è direttore.

Prima della partenza, il dirigibile *N-1* è stato ribattezzato *Norge*: un omaggio alla Norvegia, la nazione a cui appartiene Roald Amundsen, il leggendario esploratore che nel 1906 ha confermato l'esistenza del Passaggio a Nord-ovest e nel 1911 è arrivato per primo al Polo Sud. Amundsen è l'organizzatore dell'impresa di Nobile. Dopo aver fallito nel tentativo di raggiungere il Polo Nord dalle isole Svalbard con due idrovolanti Dornier Wal, egli ha pensato di affidarsi alla maggiore sicurezza e alla grande autonomia di volo offerte dai dirigibili italiani per avere finalmente successo, e così si è rivolto a Nobile. I finanziamenti provengono in parte da Lincoln Ellsworth, figlio di un ricco uomo d'affari statunitense e appassionato di esplorazioni polari, e in parte dall'Aeroclub della Norvegia. La tecnologia è tutta italiana, ma l'equipaggio è misto norvegese-italiano, per un totale di sedici persone a bordo, compreso il meteorologo svedese Finn Malmgren e il giornalista americano Fredrik Ramm. C'è persino un cane-mascotte: si chiama Titina e accompagna il suo padrone, il comandante Umberto Nobile, dovunque egli vada.

Il *Norge* decolla dall'aeroporto romano di Ciampino alle 9,22 del 10 aprile 1926. Dopo una serie di tappe di avvicinamento, il 7 maggio raggiunge l'arcipelago delle Svalbard, nel Mar Glaciale Artico, a circa 1.300 chilome- ▶

Il comandante Nobile con l'inseparabile cagnetta Titina, che si imbarcò con lui nelle spedizioni polari.

IL CAVALLERESCO ROALD AMUNDSEN

La storia delle conquiste polari è legata al nome di Roald Amundsen (vedi l'articolo a pag. 116). Nato presso Oslo nel 1872, morì nel 1928 in pieno Mar Glaciale Artico, nel generoso tentativo di prestare soccorso ai superstiti del dirigibile *Italia*. Fin da bambino Amundsen coltivò il sogno di esplorare le regioni più fredde della Terra: per allenarsi alle basse temperature dormiva con le finestre aperte anche d'inverno. In effetti Roald dedicò l'intera vita alle scoperte geografiche. Tra il 1897 e il 1899 partecipò alla sua prima spedizione in Antartide, ma la nave su cui era imbarcato restò intrappolata nel ghiaccio.

Ebbe maggior fortuna nel 1911, quando raggiunse l'Antartide a bordo della *Fram* e a proseguì poi verso il Polo Sud alla testa di quattro slitte trainate da cani. Nel frattempo aveva dimostrato l'esistenza del Passaggio a Nordovest, una rotta polare che permetteva di navigare dall'Atlantico al Pacifico. Quando incontrò Nobile, era già famosissimo, e uno dei pochi uomini al mondo in grado di affrontare le condizioni atmosferiche estreme che regnano ai Poli.

tri dal Polo Nord. Qui, sull'isola di Spitsbergen, vicino al villaggio di Ny-Ålesund, c'è la base per le spedizioni artiche di Baia del Re, dove è stato appositamente costruito un hangar: nient'altro che due fiancate senza tetto, un ricovero a cielo aperto. Facendo tappa alla base, Nobile imbarca Amundsen ed Ellsworth.

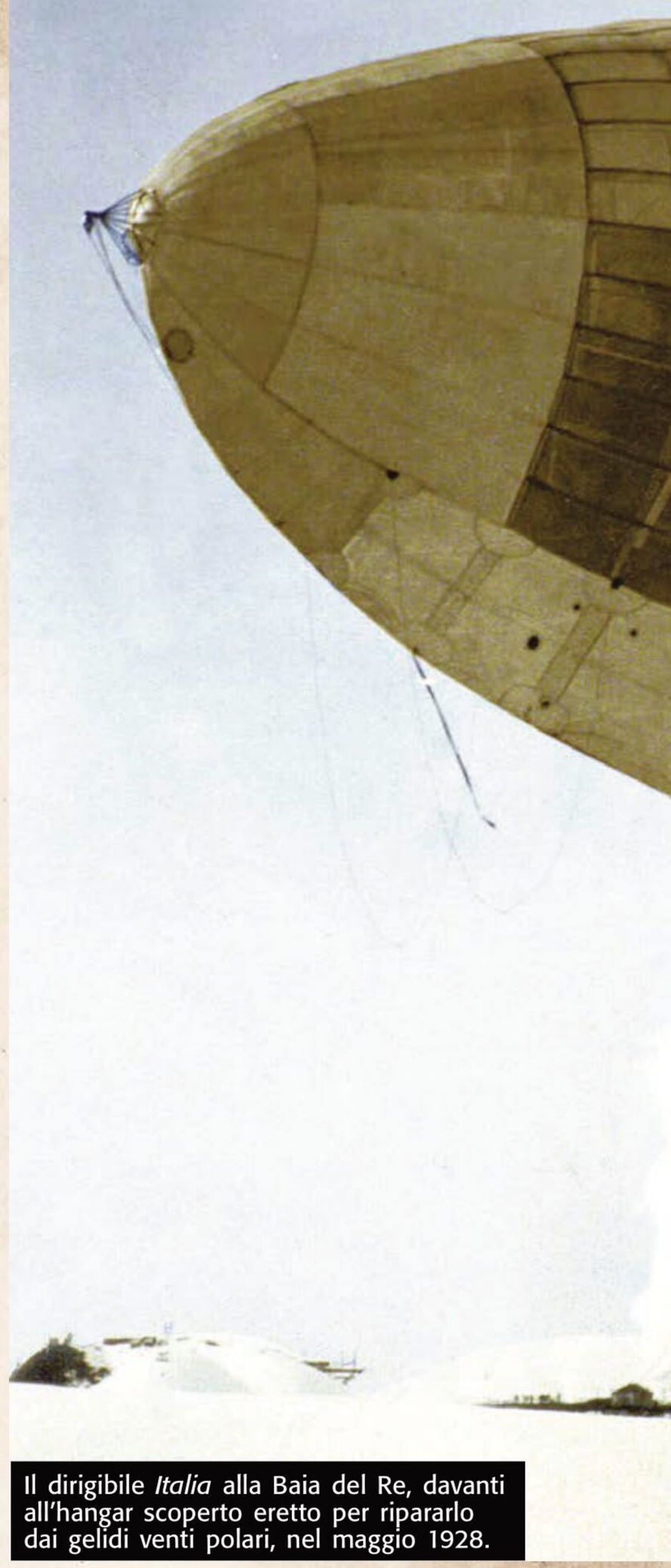
Il successo distrugge un'amicizia

Il dirigibile lascia le Svalbard la mattina dell'11 maggio e all'1,30 del 12 maggio passa sopra il Polo. Qui, a testimonianza della riuscita dell'impresa, e anche per celebrarla lasciando una traccia a favore dei posteri, Amundsen, Ellsworth e Nobile fanno cadere sul pack le bandiere dei rispettivi paesi. Anche per questo sappiamo con certezza che il *Norge* ha davvero raggiunto per primo il suo obiettivo, in un'epoca in cui la passione per le imprese aeronautiche e per le grandi esplorazioni ha acceso tra gli aviatori un forte spirito di competizione (e purtroppo ha anche aperto la strada alle false rivendicazioni di successo).

Poi il dirigibile *Norge* continua il suo volo polare dirigendosi verso lo stretto di Bering, fra l'America e l'Asia, in mezzo a una nebbia impenetrabile e a una tempesta di neve, con il ghiaccio che si incrosta sulla superficie e lo appesantisce. Due giorni più tardi l'aeromobile atterra nel piccolo villaggio eschimese di Teller, in Alaska, dopo oltre 5.300 chilometri di volo ininterrotto. L'impresa è riuscita con pieno successo: non solo il dirigibile ha conquistato il Polo Nord, ma ha anche inaugurato una rotta che molto più tardi sarebbe stata percorsa dagli aerei di linea.

Tuttavia le polemiche sono dietro l'angolo. Amundsen cerca di aggiudicarsi tutti i meriti dell'impresa, perché ha avuto l'idea della spedizione e ha anche trovato i fondi necessari. Nobile non ci sta: è stato lui a progettare, costruire e pilotare il dirigibile che ha permesso l'avventura, ed è normale che non accetti di buon grado l'idea di passare come un semplice esecutore di un progetto non suo. Per Amundsen, Nobile è solo una specie

> Le imprese polari italiane volevano anche dimostrare al mondo la qualità tecnologica conseguita dal Paese in un campo moderno come quello dell'aeronautica.



Il dirigibile *Italia* alla Baia del Re, davanti all'hangar scoperto eretto per ripararlo dai gelidi venti polari, nel maggio 1928.

Il trionfo di Nobile al ritorno del *Norge* a Roma, nel 1926.

di tassista; per Nobile, Amundsen è poco più di un passeggero. Il contributo italiano, secondo il militare e aeronauta, è di importanza decisiva. Per dissipare ogni dubbio, Nobile (che Mussolini, al ritorno in patria, ha promosso al grado di generale) propone al suo governo di patrocinare una seconda spedizione in dirigibile, questa volta interamente italiana. Ma soprattutto, questa seconda impresa deve avere una forte connotazione scientifica, grazie alla collaborazione di Nobile con istituti di ricerca italiani e stranieri interessati a ottenere nuove conoscenze in campo geografico, fisico, meteorologico, oceanografico.

Angoscia nella Tenda Rossa

In quel momento storico, tuttavia, il governo italiano, sotto la guida del sottosegretario di Stato all'Aviazione Italo Balbo, sta abbandonando la strada dei dirigibili per puntare tutto sullo sviluppo dei "più pesanti dell'aria", come all'epoca vengono spesso chiamati gli aeroplani. Di fatto, Balbo non crede nella nuova avventura di Nobile, che perciò si rivolge a investitori privati milanesi, industriali e banchieri, per raccogliere i fondi necessari alla riuscita della sua nuova trasvolata artica. Questa volta non si parte da Ciampino ma dall'aerodromo di Baggio, vicino a Milano: il dirigibile *Italia N-2*, gemello del *Norge* si alza nel cielo, in direzione del Circolo Polare Artico, nella notte del 14 aprile 1928. L'equipaggio (rimpiazzati ovviamente tutti i norvegesi) è in gran parte lo stesso che ha già partecipato alla prima spedizione, compreso il meteorologo svedese Malmgren. La moglie di Nobile impone la presenza di un cappellano, scelto dal papa in persona. Pio XI indica padre Giuseppe Gianfranceschi, sacerdote e scienziato, assistente ecclesiastico degli scout cattolici italiani.

La base è sempre quella della Baia del Re, nelle Svalbard. Dopo un primo volo fallito a causa delle avverse condizioni meteo e un secondo, di ricognizione, che permette di mappare dall'alto varie zone inesplorate, il Polo Nord viene raggiunto nel corso del terzo volo, 24 minuti dopo la mezzanotte, il 25 maggio. Il generale Nobile lancia sul ghiaccio una croce di legno donata da Pio XI, la bandiera italiana e il gonfalone della città di Milano in onore dei finanziatori. Vi aggiunge una medaglietta della Vergine del Fuoco datagli dai cittadini di Forlì. Al di fuori dell'ufficialità (dal momento che il movimento scoutistico viene in quelle settimane sciolto dal fascismo) su richiesta di padre Gianfranceschi (rimasto per quel volo alla Baia del Re) viene lanciata sul pack anche la "fiamma" del reparto scout Roma V.

Sembra andare tutto per il meglio e si può rientra-

La tragedia di Nobile e dell'*Italia* si compì proprio mentre il fascismo aveva deciso di abbandonare l'uso dei dirigibili in favore degli aeroplani.

L'esploratore norvegese Hjalmar Riiser-Larsen (già comandante in seconda del *Norge*) si dedicò alla ricerca dei sopravvissuti dell'*Italia*, ma subì una grave avaria presso le isole Svalbard.

re alla base. Ma, sulla via del ritorno, il vento artico diventa fortissimo. In più, una nebbia fitta avvolge il dirigibile, mentre il ghiaccio, che ostacola le eliche, viene schizzato contro l'involucro sotto forma di schegge aguzze. Dopo trenta ore di lotta contro la bufera, perduto l'orientamento, il dirigibile *Italia* comincia a perdere quota. Lo schianto sulla banchisa spacca la navicella di comando e scaglia sul pack una parte dell'equipaggio: undici uomini, uno dei quali muore nell'impatto, più la mascotte Titina. Improvvisamente alleggerito di parte del carico umano, ciò che resta del dirigibile riprende quota portando con sé sei uomini intrappolati a bordo. Uno di loro, il sottotenente Ettore Arduino, ha la prontezza di spirito di lanciare ai compagni a terra un pacco di viveri. Poi l'*Italia* scompare nel nulla con quel che resta del suo equipaggio. Quasi certamente, naufraga poco dopo nel mare di Barents. Il relitto non sarà mai trovato.

Nella disgrazia, i superstiti dell'*Italia* precipitati sulla banchisa hanno una fortuna incredibile: con loro, in mezzo a quell'immenso mare di ghiaccio deserto, è finita una parte dei rifornimenti del dirigibile, compresa una tenda di emergenza. Per renderla più visibile dall'alto, essi la colorano con le fiale di anilina destinate ai rilievi scientifici. Per questo passerà alla storia come la "Tenda Rossa". Il gruppetto possiede perfino una radio di tipo Ondina 33, grazie alla quale il marconista Giuseppe Biagi riesce a lanciare l'Sos. Due dei superstiti sono feriti: Umberto Nobile e il capo motorista Natale Cecioni. Tre dei naufraghi decidono di cercare la salvezza incamminandosi a piedi verso la terraferma intravista tra i ghiacci alla deriva: sono i due ufficiali di Marina Adalberto Mariano e Filippo Zappi, con il meteorologo Malmgren. Intanto partono le operazioni di soccorso, alle quali partecipano aerei di varie nazioni che affluiscono alle Svalbard in una affannosa gara di solidarietà. Anche Amundsen, messa generosamente da un canto la rivalità con il generale italiano, decolla su un idrovolante alla ricerca dei superstiti. Ma, tragedia nella tragedia, anche il grande esploratore norvegese scompare per sempre in mare il 18 giugno.

L'ombra del disonore

Nobile viene salvato insieme a Titina, un mese dopo il naufragio, da un piccolo aereo Fokker 31 dotato di sci per l'atterraggio sulla neve, pilotato dal tenente Einar Lundborg dell'Aeronautica militare svedese. Gli altri nau-

SUL GRANDE SCHERMO

Alla Tenda Rossa di Umberto Nobile è stato intitolato un film italo-sovietico del 1969, diretto da Michail Kalatozov e prodotto da Franco Cristaldi, con Peter Finch nel ruolo di Umberto Nobile, Sean Connery in quello di Roald Amundsen e Mario Adorf in quello del marconista Biagi. Le musiche sono di Ennio Morricone.

C'è anche Claudia Cardinale nei panni dell'infermiera Valeria, fidanzata di Malmgren: non c'entra niente, ma illumina con la sua bellezza una vicenda tutta al maschile.

PIPÌ SUL PRESIDENTE

A indicare quanto Umberto Nobile fosse legato alla sua cagnetta Titina c'è un episodio che risale al suo trionfale viaggio di ritorno dopo l'impresa del *Norge*. Nobile viene invitato alla Casa Bianca: l'ambasciatore italiano De Martino e Silvio Scaroni, secondo asso italiano della Grande guerra e addetto aeronautico della nostra ambasciata, tentano invano di convincerlo a non portarsi dietro Titina. Mentre il presidente Usa Calvin Coolidge commenta la spedizione in toni elogiativi, l'animale si accosta alla sua gamba e sta per bagnarla.

Scaroni e l'ambasciatore le balzano addosso, spaventandola e inducendola a fuggire da una finestra. L'incidente diplomatico è sventato, ma a quel punto De Martino non riesce più a chiedere a Coolidge di appoggiarlo in una questione di importazioni. «Qualche milione di dollari andò così in fumo per la testardaggine di un uomo e le necessità naturali di una impertinente cagnetta», commenta Scaroni nel suo diario. La cagnetta Titina, imbalsamata, è oggi esposta con vari cimeli delle imprese di Umberto Nobile al Museo dell'Aeronautica militare di Vigna di Valle, sulle sponde del lago di Bracciano.

LA ROTTA DEL DIRIGIBILE *ITALIA*

Monumento alle vittime dell'*Italia* eretto a Ny-Ålesund, sulle isole Svalbard.

IL MONUMENTO AI CADUTI

Un monumento eretto a Ny-Ålesund (foto nella mappa) ricorda le vittime del disastro del dirigibile *Italia* e coloro che persero la vita nelle operazioni di ricerca e salvataggio. Ecco l'elenco: Renato Alessandrini, Ettore Arduino, Attilio Caratti, Calisto Ciocca, Ugo Lago, Finn Malmgren, Vincenzo Pomella, Aldo Pontremoli, Roald Amundsen, René Guilbaud, Gilbert Brazy, Albert De Cuverville, Leif Dietrichson, Emile Valette, Pierluigi Penzo, Tullio Crosio, Giuseppe Della Gatta.

fraghi dovranno attendere ancora un po' prima dell'arrivo della nave rompighiaccio sovietica *Krassin*, il 12 luglio 1928, che ritroverà e salverà anche i due ufficiali Mariano e Zappi: Malmgren, purtroppo, è già morto nell'impresa di raggiungere quel miraggio di terra tra i ghiacci.

Da allora, e per tutto il resto della vita, il comandante italiano si sarebbe sentito in dovere di giustificarsi, di fronte a chiunque, per il fatto di essere stato salvato per primo. Nobile vorrebbe che sul Fokker salisse per primo il capo motorista Cecioni, ferito più gravemente di lui. Ma Lundborg non sente ragioni: o Nobile, o nessuno. Gli ordini gli impongono di portare in salvo innanzitutto il generale perché poi possa coordinare al meglio le operazioni di soccorso. O forse perché l'assicurazione avrebbe dovuto pagare un premio troppo alto nel caso in cui fosse morto il capo della spedizione... Ma la scelta potrebbe essere dettata dal semplice fatto che Nobile è più leggero di Cecioni, il quale non potrebbe essere portato in salvo sul piccolo Fokker se non lasciando a terra il secondo pilota, di cui però Lundborg non può fare a meno. Nessuno, ancora oggi, conosce veramente i motivi di quella scelta così drammatica.

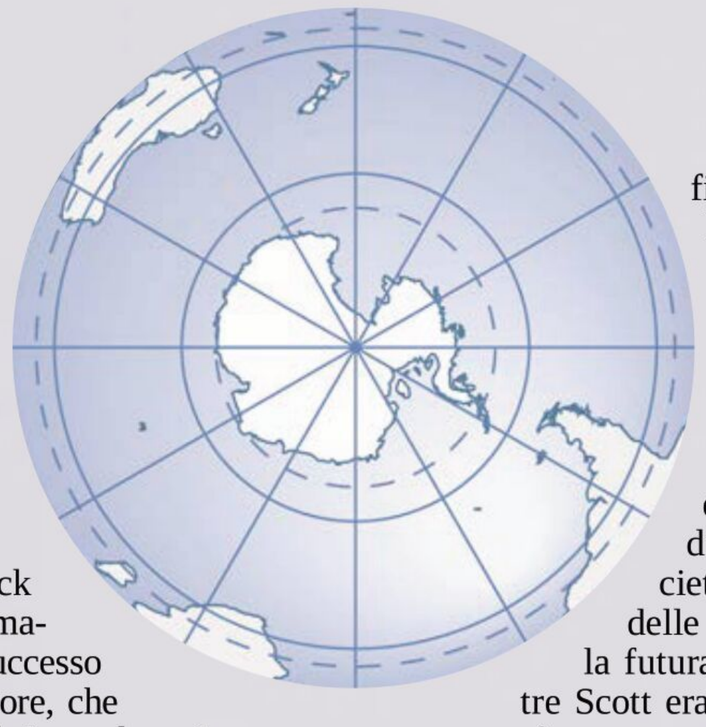
In ogni caso, al rientro in patria Nobile viene prima trattato come un eroe, poi da vigliacco. Su di lui cala l'ombra infamante del disonore. Ritenuto responsabile della perdita del dirigibile e accusato di avere abbandonato i suoi uomini per salvarsi per primo, decide di dare le dimissioni dall'Aeronautica. C'è da dire che non ha mai manifestato un grande entusiasmo per il regime fascista, il quale forse ora lo ripaga in questo modo. Sta di fatto che Nobile si rifà, emigrando prima in Unione Sovietica e poi negli Stati Uniti, per lavorare come progettista senza essere circondato da pregiudizi. Torna in Italia solo nel 1943, al momento della caduta del fascismo. Nel dopoguerra arriva finalmente la riabilitazione: una commissione d'inchiesta gli restituisce l'onore e il grado di generale. In più, Nobile viene eletto all'assemblea costituente nei ranghi del Partito Comunista, secondo per numero di voti nel Lazio soltanto al segretario Palmiro Togliatti.

Nel 1948 la parentesi politica si chiude definitivamente. Per alcuni anni Nobile si dedica all'insegnamento all'Università di Napoli. Scrive anche libri e articoli in cui ricostruisce le sue trasvolate polari e cerca di convincere i lettori circa la lealtà del suo comportamento dopo la tragedia del dirigibile *Italia*. Ma non riesce mai del tutto a dissipare i dubbi di parte dell'opinione pubblica. Si spegne a Roma, il 30 luglio 1978, all'età di 93 anni, esattamente mezzo secolo dopo la sua seconda, sfortunata spedizione sui ghiacci del Polo Nord. ■

O la gloria o la morte tra i ghiacci

I due protagonisti di questa storica sfida, Scott e Amundsen, erano molto diversi fra loro, così come differenti furono le strategie che adottarono: la posta era la conquista del Polo Sud. Ma solo il vincitore fece ritorno

di Mario Pivano



Quando la notizia giunse via telegrafo, la reazione del mondo fu un misto d'incredulità e divertimento. Il telegramma rivelava che era stato conquistato il Polo Nord. Il buffo della notizia era che, dopo decenni in cui l'impresa era stata l'obiettivo irraggiungibile degli esploratori di tutto il mondo, il Polo Nord era stato raggiunto da due squadre contemporaneamente.

I due audaci esploratori che sostenevano di aver raggiunto una delle terre più inospitali del pianeta erano entrambi americani: Robert E. Perry e Frederick Cook. Benché nessuna delle due parti fornisse informazioni sull'impresa tali da zittire gli scettici, il loro successo ebbe il potere di spingere all'azione un altro esploratore, che non voleva essere da meno dei due americani: Roald Amundsen. La notizia aveva spento il sogno del norvegese di essere il primo a raggiungere il centro dell'Artico, e ciò lo costrinse a cambiare il suo obiettivo, per il quale si stava preparando da lungo tempo. Se il Polo Nord era già stato conquistato, lui avrebbe puntato all'inesplorato Polo Sud.

C'era però una difficoltà: qualcun altro, un capitano inglese di nome Scott, si stava preparando per la medesima impresa e sarebbe andato su tutte le furie se avesse saputo di avere un rivale imprevisto. Perciò Amundsen si preparò in segreto, selezionando personalmente una piccola squadra di uomini fidati, e salpò dalla Norvegia col favore della notte. Solo quando la sua nave raggiunse l'isola di Madeira, oltre la costa africana, informò i suoi uomini della reale destinazione, prima di inviare telegrammi per informare il mondo del suo ambizioso progetto. Uno di questi era indirizzato a Scott: "Desolato informarti procedo per Antartico. Amundsen". La gara era iniziata.

Una scalinata nel ghiaccio

Robert Falcon Scott non era un novellino dell'Antartico. Nel 1901 era ufficiale della Marina Britannica a bordo della nave *Discovery*, che aveva il compito di scoprire nuovi territori ed effettuare ricerche scientifiche. La nave non fece ritorno sulle coste britanniche prima del 1904, ma durante la spedizione Scott si fece una serie di convinzioni che sarebbero state da lui sfruttate nella sua competizione con Amundsen. Una di queste era la scarsa fiducia nei cani husky. In una spedizione del 1902 in cui, insieme ai compagni Shackleton e Wilson, aveva intrapreso un viaggio verso Sud per verificare quanto lontano potessero spingersi (e quanto vicino rispetto al Polo Sud), Scott annotò nel suo diario che "avrebbe preferito trasportare personalmente il carico per 10 giorni piuttosto che impiegarne solo uno guidando una inaffidabile muta di cani". Per ritornare al campo-base, la squadra aveva impiegato oltre 90 giorni, coprendo ben 1.545 chilometri. Si erano approssimati al Polo Sud più di chiunque altro, ma ciò non fu sufficiente per l'ambizioso esploratore, che aveva formulato il ferreo proposito di riprovarci per raggiungere l'obiettivo.

Al suo ritorno Scott era stato accolto come un eroe e la Marina lo promosse quasi subito al grado di capitano. Entrò quindi a far parte dell'alta società, fu invitato a cene e cocktails insieme ad alcune delle maggiori celebrità londinesi, tra le quali incontrò la futura moglie, Kathleen Bruce, rinomata scultrice. Mentre Scott era in Inghilterra, il suo vecchio compagno Shackleton partì con una propria spedizione verso il Polo Sud, precedendo Scott che stava maturando lo stesso proposito. Benché Shackleton non avesse raggiunto il tanto agognato obiettivo, anch'egli al suo ritorno fu considerato un eroe e nominato cavaliere. Questo provocò la rottura tra i due vecchi compagni e consolidò il progetto di Scott di tornare nell'Antartico: lui sarebbe riuscito dove Shackleton aveva fallito.

L'ambizione degli esploratori inglesi ha una componente patriottica: il più grande impero del mondo voleva conquistare anche quell'angolo desolato e ghiacciato del pianeta. Il Polo Sud era l'ultima grande porzione della Terra non ancora tracciata sulle mappe: l'ultima scoperta doveva essere appannaggio di un inglese, visto che gli inglesi erano arrivati ovunque e spesso prima degli altri. Nel caso del Polo Sud non si trattava solo di vincere una gara sportiva, ma si prevedeva che quella conquista avrebbe avuto un grande valore scientifico. ►

12 settembre 1911

Previsto un clima più mite: questo mi ha convinto stavolta a fermarmi per allestire un magazzino viveri all'80° parallelo. Rischiare uomini e animali per la mia ostinazione a proseguire solo perché scegliemmo questa strada non è nelle mie convinzioni. Se dobbiamo vincere la partita, i pezzi devono essere mossi con cautela: una mossa falsa, e tutto è perduto.

Roald Amundsen

Terra Nova, la goletta del capitano Scott.

Corsa all'Antartide

Le imprese di Scott

1901-1904
Scott comanda una spedizione con la quale conquista il record di avvicinamento al Polo Sud. Viene accolto in patria da eroe.

1910
Scott organizza e dirige la spedizione "Terra Nova" per raggiungere il Polo Sud. La missione ha anche finalità scientifiche.

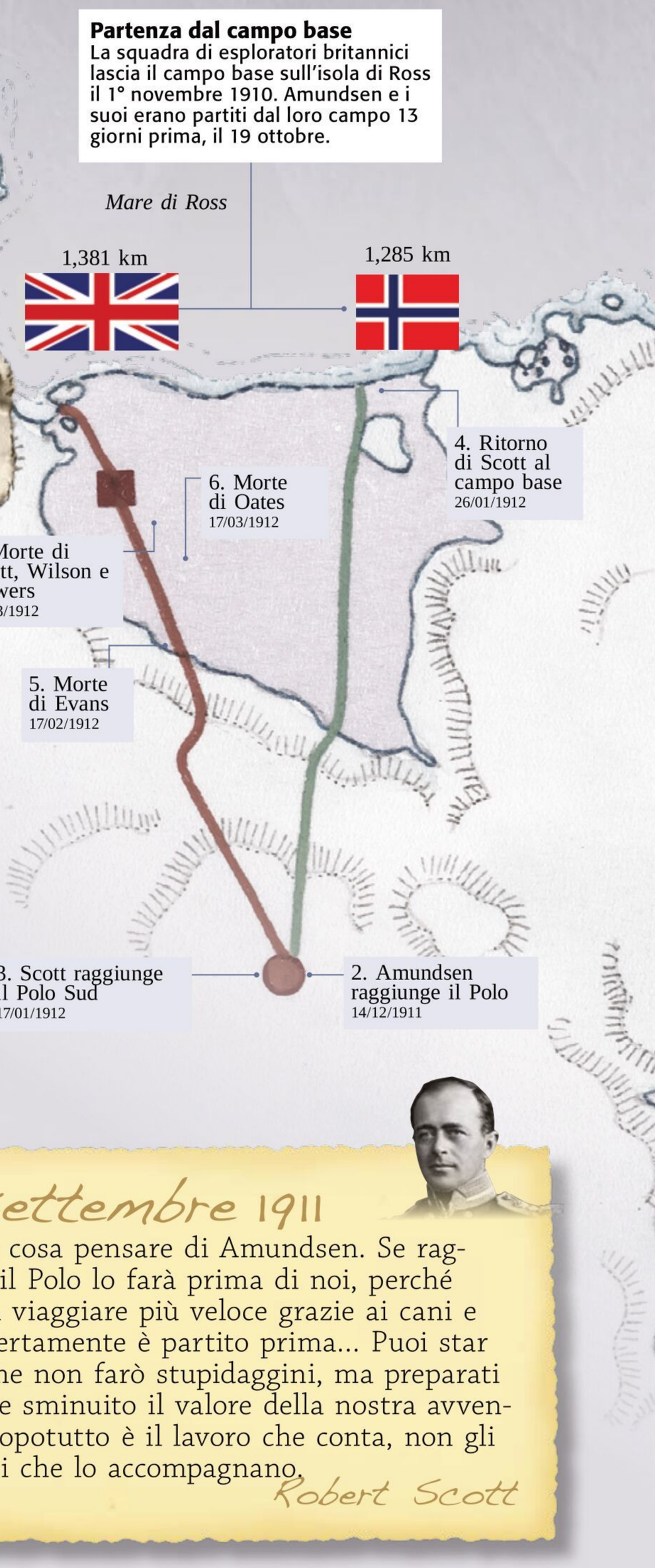
ROBERT FALCON SCOTT
Inglese, 1868-1912

Scott si imbarcò per la prima volta a soli 13 anni e ancora giovanissimo diventò capitano della Royal Navy. La sua prima spedizione in Antartico, ancorché fallita per scarsa esperienza e impreparazione (dovette fermarsi all'82° parallelo), lo rese celebre nel mondo.

Ciò lo spinse, nel 1910, a organizzare una nuova spedizione per raggiungere il Polo Sud, un'impresa epica che costerà la vita a lui e ai suoi compagni.

Abbigliamento
Scott e i suoi uomini vestivano essenzialmente di lana e cotone. Ciascun membro della spedizione era responsabile della scelta, della manutenzione e della riparazione dei propri indumenti.

In marcia
Scott portò con sé una muta di cani da slitta sottovalutandone però l'importanza fra i ghiacci polari, tanto che nessuno della spedizione aveva esperienza nella gestione di quel tipo di cani. Era convinto che spingere da sé la slitta fosse più "eroico" e quindi preferibile.



Partenza dal campo base
La squadra di esploratori britannici lascia il campo base sull'isola di Ross il 1° novembre 1910. Amundsen e i suoi erano partiti dal loro campo 13 giorni prima, il 19 ottobre.

13 settembre 1911

Non so cosa pensare di Amundsen. Se raggiunge il Polo lo farà prima di noi, perché riesce a viaggiare più veloce grazie ai cani e quasi certamente è partito prima... Puoi star certo che non farò stupidaggini, ma preparati a vedere sminuito il valore della nostra avventura. Dopotutto è il lavoro che conta, non gli applausi che lo accompagnano.

Robert Scott

Scott iniziò a metter su la sua squadra, arruolando uomini e raccogliendo attrezzature. Vi avrebbe preso parte anche il dottor Edward Wilson in qualità di direttore scientifico. Wilson scrisse al padre: «Vorremmo che il nostro lavoro scientifico rendesse la mera conquista del Polo solo uno dei diversi obiettivi della spedizione». L'ambizione che la missione fosse di carattere prevalentemente scientifico giocò un ruolo-chiave nell'impostazione di Scott alla sua impresa.

Per il suo concorrente Amundsen (che fu definito "il primo esploratore polare professionista") non c'erano invece ulteriori aspirazioni: sarebbe stato lui a piantare la bandiera nel punto più a sud del pianeta. Della scienza, stando alle sue parole, "dovranno occuparsi dopo gli scienziati".

La nave che doveva trasportare Scott e i suoi uomini in Antartico era la *Terra Nova* e una sosta in Nuova Zelanda fu l'ultima occasione per assicurarsi un adeguato rifornimento. La spedizione non faceva tanto affidamento sui cani (benché ne avesse a disposizione ben 33) quanto piuttosto sui ponies e su 3 motoslitte di nuova concezione, che Scott sperava di utilizzare ma che non erano state ancora sperimentate in condizioni così dure come quelle del Polo Sud. A bordo ci fu un problema riguardo all'organizzazione dei trasporti: uno degli uomini di Scott, il Capitano Oats, rimase inorridito nel vedere in che condizioni erano i 19 ponies. Tutti piuttosto anziani, si scoprì che quattro di loro erano zoppi e si dovette abbatterli.

Il 29 novembre 1910, la *Terra Nova* salpò per l'Antartico e il 4 gennaio sbarcò nel luogo stabilito per installare la base, presso un promontorio che egli chiamò Capo Evans, dal nome del suo secondo in comando. Mentre scaricavano viveri e attrezzature, la motoslitta più grande cadde fra i ghiacci e andò perduta. Non sarebbe stata la sola e ultima disgrazia di quella spedizione.

Una scalinata nel ghiaccio

Al contrario di Scott, Amundsen per il successo della missione faceva affidamento sui cani. Come spiega Ronald Huntford in "Race for the South Pole", la loro nave *Fram* era un canile galleggiante, ospitando un centinaio di cani eschimesi, coccolati dai 19 uomini a bordo, i quali ritenevano giustamente che essi fossero indispensabili per il successo della loro impresa. Ecco, a questo proposito, un brano del libro: "I norvegesi

Bandiera norvegese
La corsa al Polo Sud non fu solo una competizione fra due uomini, ma anche fra due nazioni. La Norvegia aveva conquistato l'indipendenza solo nel 1905, e per un norvegese piantare la bandiera del suo Paese al Polo Sud era un gesto di grande importanza simbolica.

Pelliccia
Amundsen è considerato il primo, vero esploratore polare professionista. Per muoversi tra i ghiacci scelse di adottare l'abbigliamento degli Inuit (eschimesi), particolarmente adatto in quei climi così rigidi.

ROALD AMUNDSEN

Norvegese, 1872-1928

Nato da una famiglia di armatori e capitani di navi di Borge. Sua madre tentò di avviarlo alla carriera medica, un impegno che il giovane Roald mantenne fino all'età di 21 anni, quando la madre morì. A quel punto lasciò l'università e, nel 1897, si imbarcò con una spedizione belga in Antartico in qualità di primo aiutante. In seguito guidò la prima spedizione diretta al Polo Sud e proseguì la sua attività di esploratore.

Amundsen sparì nel nulla il 18 giugno 1928, mentre era in volo per andare a soccorrere il nostro Umberto Nobile precipitato con il dirigibile *Italia* nel mar glaciale Artico.

Le imprese di Amundsen

1903
Guida una squadra di 6 uomini attraverso il mitico Passaggio a Nord-Ovest, tra gli oceani Atlantico e Pacifico, dal Canada all'Asia.

1910
Organizza una spedizione che raggiungerà il Polo Sud, un'impresa mai riuscita prima.

1918
Non pago del successo e della celebrità, Amundsen viaggia per due anni attraverso le zone ancora inesplorate dell'oceano Artico.

Stivali
La squadra di Amundsen era composta da provetti sciatori, tra i quali alcuni veri campioni. Gli stivali consentivano di usare gli sci assicurando agli uomini un'andatura pari a quella dei cani da slitta.

Un foto storica. Amundsen e i suoi hanno raggiunto il Polo Sud il 15 dicembre 1911.

Huskies
Il norvegese era ben conscio dell'importanza dei cani da slitta. Amundsen utilizzò una folta muta di cani groenlandesi per trasportare sui ghiacci uomini e vettovaglie, piuttosto che affidarsi alla più lenta e faticosa marcia a piedi.

avevano preso questi animali in Groenlandia: le slitte trainate da mute di cani erano infatti considerate il miglior mezzo di trasporto nelle proibitive lande artiche". Amundsen aveva studiato la cultura Inuit e raccolto suggerimenti su come viaggiare e vestirsi.

Scott non si mostrò altrettanto avveduto nelle scelte. Sarebbe ingiusto dipingere l'inglese come fuori dal mondo per quanto riguarda l'esplorazione (del resto la scelta di utilizzare slitte a motore ne mostrò se non altro la volontà di innovazione), ma è indubbio che egli fosse fortemente condizionato dall'atavico, rigido imperialismo britannico; per lui un viaggio di successo doveva basarsi sul duro lavoro, pugno di ferro, leadership decisa tipica della capacità britannica di resistere alle avversità. Ciò è palese nella scelta di far trasportare agli uomini le loro attrezzature, piuttosto che farle trainare dai cani: poco pratico ma certamente più romantico ed "eroico". Egli scelse per lo più uomini di mare per la sua spedizione, piuttosto che gente con esperienza fra i ghiacci. Fu, almeno nello spirito, un'avventura "vecchio stile". Viceversa, il suo rivale la vedeva più come una missione professionale e il reclutamento avvenne seguendo questa logica, cercando i migliori cani e gli uomini più esperti, preferibilmente sciatori e conoscitori temprati alle più dure avversità meteorologiche.

I due rivali in gara quasi contemporanea inizialmente seguirono percorsi simili: dopo aver costruito un campo-base da cui partire e avere scaricato viveri e attrezzature, entrambi cominciarono i preparativi per la spedizione, collocando depositi lungo il tratto iniziale del percorso finché il tempo lo permetteva. Questi depositi contenevano cibo e carburante per il ritorno, al fine di limitare la quantità di scorte con cui avrebbero viaggiato. Entrambi trascorsero i mesi invernali perfezionando i piani che, speravano, avrebbero fatto sì che i loro nomi comparissero a imperitura memoria negli annali degli eroici esploratori polari.

Ma sotto alcuni aspetti i preparativi differivano enormemente. Per via delle finalità scientifiche della loro spedizione, gli uomini di Scott effettuarono diverse missioni geologiche e di mappatura. Oltre a questo c'era un'altra più specifica missione: trovare e portare in patria l'uovo di un pinguino imperatore, un'impresa ►

Amundsen e la sua squadra in Alaska, a bordo della nave *Norvegia*, che fu la prima a navigare in solitario attraverso il Passaggio a Nordovest, tra America e Asia (1903-1906).

15 dicembre 1911

Siamo arrivati, e abbiamo issato la nostra bandiera al Polo Sud geografico. Grazie a Dio! Erano le 15 quando ciò accadde... Domani ci divideremo per tre direzioni diverse al fine di esplorare tutta la zona circostante. Abbiamo anche festeggiato con un pezzo di carne di foca ciascuno. Ripartiremo dopodomani, con due slitte.

Roald Amundsen

Lo storico rifugio

L'edificio di legno (sotto a destra) poteva ospitare 27 persone. Lo spazio interno era diviso da una parete in due settori, uno per gli ufficiali e gli aristocratici, l'altro per gli uomini di fatica. Fiore all'occhiello dell'insediamento era una camera oscura modernamente equipaggiata per lo sviluppo fotografico. Cucina e impianto di riscaldamento erano alimentati a gas. I bagni erano posizionati di fronte alla baracca, anch'essi divisi per grado e ceto sociale. I passatempi durante i periodi di inattività includevano il football giocato al chiaro di luna, letture su argomenti come la manutenzione dei cavalli, l'abbattimento e scuoiamento dei ponies e la ricerca scientifica.

Il rifugio del Capitano Scott a Cape Evans, Isola di Ross, nell'Antartico.

Scott, evidentemente deluso, con il suo team presso il Polo Sud, nel gennaio del 1912.

mai compiuta prima di allora. Il 27 giugno 1911 una spedizione di tre uomini partì dal campo base di Scott.

Gli uomini di Scott dovettero trainare due slitte di cibo, carburante e attrezzature per raggiungere una colonia di riproduzione di pinguini a Cape Crozier, a 112 chilometri di distanza dal campo base, e in quel deserto di ghiaccio finirono per perdersi. Alla fine la piccola sotto-spedizione avventurosamente riuscì a trovare la colonia e fece ritorno cinque settimane più tardi con tre uova di pinguino imperatore. Scott la definì "una delle imprese più coraggiose della storia polare", ma i suoi critici sostennero che (nonostante le nobili intenzioni) tempo ed energie dedicati ai pinguini avrebbero dovuto essere impiegati per una migliore preparazione della conquista del Polo Sud.

Non si può negare che sotto il profilo della ricerca scientifica la spedizione di Scott fu un successo: complessivamente riportò oltre 40 mila esemplari di animali e vegetali (perlopiù piccoli organismi artici), producendo ben 15 volumi di dettagliati rapporti scientifici. Quella cui partecipava Scott, infatti, non era una semplice gara a chi per primo avrebbe raggiunto il Polo Sud. Rinchiuso nella sua capanna, il capitano aveva rivisto i suoi piani per tutto l'inverno e mentre Evans, suo secondo, era assente per controllare i depositi, ne approfittò per telegrafare al mondo i risultati della missione. Tra Scott e Evans c'era una rivalità non dissimulata.

L'intenzione di Scott era di partire per il Polo Sud il 3 novembre: egli aveva calcolato che per compiere quella traversata di 2.460 km avrebbero impiegato 144 giorni. Quattro tipi di trasporto sarebbero stati utilizzati (l'uomo stesso, i ponies, i cani e le slitte motorizzate), ma Scott contava soprattutto sui cavallini e sulla forza umana. Un gruppo avrebbe viaggiato oltre il ghiacciaio Beardmore, quindi Scott, con tre dei suoi uomini, avrebbe affrontato la tappa finale, fino il Polo Sud. Alcuni pensarono che i piani dell'inglese fossero troppo ottimisti e non tenessero conto di eventuali imprevisti. Lo scienziato George Simpson scrisse nel suo diario: "C'è poco margine di manovra in caso di incidenti: un'inaspettata perturbazione potrebbe portare non solo al fallimento ma anche a un probabile disastro". Ma il piano era ormai fissato e la gara poteva cominciare. La squadra era stata divisa in diversi gruppi che partirono in orari sfalsati sotto il sole alto dell'estate antartica.

Evans, a capo di un gruppo dotato delle due slitte motorizzate, partì per primo. Quando sopraggiunse, Scott rimase scioccato nel vedere le motoslitte abbandonate sul ghiaccio, ricoperte di fiocchi di neve. Una nota lasciata da Evans spiegava che le slitte erano fuori uso e non potevano essere riparate, così il suo gruppo aveva deciso di continuare trasportando le scorte a braccia. A peggiorare le cose, presto si scoprì che i ponies non erano adatti per camminare sui ghiacci.

Amundsen, nella sua marcia verso il Polo, non incontrò tali difficoltà. Il suo gruppo era composto da soli cinque uomini, tutti esperti sciatori e in grado di gestire bene i cani. A differenza di Scott, Amundsen aveva anche portato con sé una generosa scorta di viveri per avere un buon margine di sicurezza.

La bandiera dell'onore

Le condizioni ambientali che entrambe le spedizioni incontrarono erano spesso terribili, e questa era la ragione principale del fatto che nessun altro gruppo di esplorazione era riuscito a raggiungere il Polo Sud prima di allora. Ci furono momenti in cui la visibilità era così ridotta che non potevano vedere nulla intorno, e dovevano tenersi vicinissimi per non perdersi di vista. Il sole non tramontava mai e la luce, riflettendosi sulla neve, era accecante. La temperatura media raggiungeva 50 gradi sottozero e la media era -21°C, mentre il vento soffiava implacabile.

18 gennaio 1912

Siamo appena giunti a questa tenda, a due miglia dal nostro campo e circa mezzo miglio dal Polo. Nella tenda abbiamo trovato una serie di oggetti dei cinque norvegesi che furono qui... Abbiamo voltato le spalle a quello che è stato per tanto tempo il nostro obiettivo più ambito, e ci prepariamo a 800 miglia di cammino. Addio, sogni di gloria!

Robert Scott

Arrivato a soli 240 chilometri dall'obiettivo, Scott cambiò idea sul gruppo che doveva coprire l'ultimo tratto. Scelse di portare quattro uomini con sé anziché tre, aggiungendovi il tenente Bowers. Questa decisione fu un errore fatale. La spedizione ora aveva quattro uomini, ma il cibo era stato razionato per tre, senza margini di errore. Il gruppo aveva dunque guadagnato un altro navigatore esperto, ma a quale prezzo per le scarse scorte alimentari?

Scott e i suoi uomini partirono, procedendo contro il vento gelido mentre il resto del gruppo si dirigeva nella direzione opposta, verso il campo base di sicurezza. Più di una settimana dopo la separazione, il 9 gennaio, la squadra di Scott raggiunse e batté il record di Shackleton di vicinanza al Polo. Gli restava l'ultimo tratto, il più duro, ancora inviolato dal piede dell'uomo (o, almeno, era quello che Scott sperava).

Scott non lo sapeva, ma Amundsen aveva battuto il record di Shackleton esattamente un mese prima di lui. I suoi uomini iniziavano ad accusare la stanchezza, i cani erano sempre affamati e stavano diventando pericolosi (dovevano essere molto cauti di notte per far sì che gli animali non li attaccassero), ma erano vicini alla meta. Mentre Amundsen e i suoi uomini si muovevano verso il loro obiettivo la tensione era molto alta: il pensiero di tutti era che Scott potesse essere davanti a loro, e che avrebbero potuto incontrarlo durante il suo viaggio di ritorno.

Non accadde. Il gruppo di Amundsen raggiunse la meta il 15 dicembre 1911. Il gruppo discusse sul punto esatto in cui dovevano piantare la bandiera e, dopo aver consultato un'ultima volta le bussole, lo raggiunsero e vi piantarono il vessillo della Norvegia (una ricerca successiva avrebbe dimostrato che erano a 200 m di distanza dal punto esatto del Polo). Dopo aver montato una tenda in cui lasciarono ciò di cui non avevano strettamente bisogno, Amundsen e i suoi sistemarono un'altra bandiera sul percorso che gli inglesi avrebbero fatto e scrisse due lettere annotando sul suo diario: «Addio, caro Polo, non credo che ci rivedremo». E si misero sulla strada del ritorno.

Mai una bandiera ebbe un impatto così devastante su un gruppo di uomini affaticati e delusi come erano i componenti della squadra di Scott. Quella che Amundsen aveva piantato era come un pugnale nelle loro costole: la osservavano sconsolati, immobili tra le impronte dei cani ancora fresche sulla neve. Nonostante tutto, Scott insistette per portare a termine il viaggio e piantare a sua volta una bandiera britannica. Raggiunsero la tenda di Amundsen e trovarono una lettera indirizzata a loro, che recitava: "Siccome probabilmente sarete i primi a raggiungere la zona dopo di noi, vi chiedo cortesemente di trasmettere la presente lettera ►

Corsa all'Antartide

Una foto scattata tra l'11 e il 14 dicembre 1911 mostra Oscar Wisting e alcuni cani della squadra.

Tutti gli uomini di Scott

Dr Wilson
Inglese, 1872–1912
Capo dello staff scientifico
Wilson aveva già accompagnato Scott nella missione sulla *Discovery*. Durante la missione capeggiata da Scott andò anche in cerca di uova di pinguino imperatore.

Capitano Oates
Inglese, 1880-1912
Responsabile dei ponies e dei muli
Oates si sacrificò volontariamente lasciando i suoi compagni e scomparendo nel deserto antartico quando si rese conto che avrebbe rallentato la loro marcia.

Tenente Bowers
Inglese, 1883-1912
Ufficiale di coordinamento
Malgrado Scott non fosse inizialmente entusiasta di lui, Bowers diede prova di grande abilità organizzativa. Morì insieme a Scott e a Wilson.

Sottufficiale Evans
Inglese, 1876-1912
Responsabile equipaggiamento e slitte
Evans era responsabile di tutto quanto l'equipaggiamento logistico, dalle slitte fino ai sacchi a pelo. Morì anche lui insieme al suo capo, Scott.

al mio re Haakon VII. Se volete utilizzare il materiale lasciato nella tenda, non esitate a farlo. Cordiali saluti. Vi auguro un ritorno sicuro".

Dopo aver piantato la bandiera britannica e aver preso alcuni indumenti caldi dei norvegesi, Scott e i suoi si avviarono sulla via del ritorno. Dovettero coprire 1.290 km, trascinando loro stessi le slitte. Usando un palo lasciato dai norvegesi, vi fissarono una vela, sperando che un vento forte l'avrebbe gonfiata facendoli andare più veloci. Con il trascorrere delle settimane e l'accumularsi della fatica, gli uomini erano allo stremo. Le scorte di cibo erano alla fine e fame e freddo li minavano ogni giorno di più.

Non c'è tempo per le lacrime

La loro sfida di raggiungere per primi il Polo Sud era fallita, ma Scott si ostinò a perseguire le finalità scientifiche che erano ormai la sola giustificazione della sua missione. Decise che Wilson dovesse trascorrere un pomeriggio a raccogliere campioni di roccia da riportare in patria. Non solo ciò richiese tempo ed energia, ma aggiunse ulteriore peso al loro carico.

Sabato 17 febbraio 1912 il gruppo aveva coperto 640 chilometri, circa la metà della distanza, e tutti mostravano gravi segni di denutrizione e di sfinimento. Evans era ridotto peggio di tutti: le sue dita si stavano progressivamente congelando e infine fu colto da collasso, tra nausea e vertigini. Si rimise in piedi ma il gruppo, per aspettarlo, doveva rallentare la marcia. Quando si fermò di nuovo, Scott tornò a recuperarlo e lo trovò che strisciava sulla neve. Morì poco dopo: fu il primo del gruppo a non fare più ritorno al campo base.

Non c'era tempo per piangere. Se volevano sopravvivere, Scott e i suoi uomini dovevano continuare a marciare, passando da uno all'altro dei punti di rifornimento lasciati sul percorso.

Durante quella marcia disumana riuscivano a coprire circa 11 km al giorno a piedi, camminando 9 ore al giorno. Oates aveva i piedi ormai congelati, e la cancrena si stava diffondendo. Fece un buco nel suo sacco a pelo per dormire con i piedi di fuori perché non poteva sopportare l'alternarsi dello scongelamento durante il sonno e del ricongelamento quando era in marcia. Sapeva di essere un peso per i suoi compagni e così una notte aprì l'ingresso della tenda, si voltò e disse: «Esco, potrei star fuori un po'». Lo guardarono zoppicare nella neve, sapendo che non lo avrebbero mai più rivisto. Scott riusciva a malapena a camminare. Wilson e Bowers pensavano di poter raggiungere il successivo deposito di cibo, distante solo 18 km (due giorni di cammino) ma i tre uomini non se la sentirono di uscire dalla tenda mentre imperversava una tempesta.

Passarono i giorni e il sole riapparve nel cielo della nuova estate antartica. Una squadra di ricerca individuò la parte superiore del palo che reggeva la tenda del capitano Scott sepolta dalla neve. Trovarono i corpi, le lettere, i diari e le foto. La tenda era quasi completamente coperta di neve; sarebbe bastata un'altra tempesta per coprirla definitivamente e nessuno avrebbe mai più potuto trovarla.

I soccorritori, dopo aver cantato "Onward Christian Soldiers", l'inno preferito di Scott, costruirono una croce di fortuna e la posero pietosamente sulla tenda che era diventata la tomba dei tre valorosi esploratori. La spedizione britannica si era conclusa disastrosamente a causa di una pianificazione errata e di una buona dose di sfortuna; ma il coraggio e l'abnegazione che quegli eroici esploratori mostrarono fino all'ultimo restarono ineguagliati. Una croce si trova ancora nei pressi della costa di Capo Evans, in memoria di quegli uomini. Le ultime parole lasciate da Scott furono: «Lottare, cercare, trovare, mai cedere». Malgrado gli errori, il gentiluomo esploratore ha lasciato il suo nome nell'album d'onore delle grandi imprese. ■

29 marzo 1912

Ogni giorno siamo pronti a partire per il nostro deposito, 11 miglia più in là, ma fuori dalla tenda c'è ancora uno scenario di tempesta. Non credo che possiamo sperare in niente di meglio, per ora. Dovremmo resistere sino alla fine della bufera, ma siamo sempre più deboli, ovviamente, e la fine del viaggio non è vicina. È un peccato, non potrò scrivere ulteriormente.

Robert Scott

7 marzo 1912

Arrivati a Hobart alle 11 del mattino. Sono andato lungo la costa insieme al dottore e al comandante del porto. Ho prenotato all'Orient Hotel. Mi hanno trattato come un vagabondo a causa del mio cappello e del cappotto blu, e sono stato alloggiato in una misera stanzetta. Sono andato immediatamente a trovare il console norvegese, McFarlane, che mi ha ricevuto con estrema ospitalità. Poi ho telegrafato al Re.

Roald Amundsen

LA CONQUISTA dell'EVEREST

SFIDA MORTALE SUL TETTO DEL MONDO

Dopo moltissimi tentativi ostinati, tante disgrazie e disillusioni, la vetta più alta del pianeta, forse l'ultima grande frontiera dell'esplorazione umana, viene violata da un alpinista neozelandese e da un portatore tibetano. Un'avventura che sfiora più volte la tragedia

di Nello U. Valeriani

Alle 11,30 del 29 maggio 1953, Edmund Hillary e il suo compagno, lo sherpa nepalese Tenzing Norgay, raggiungono quota 8.848 metri e finalmente si fermano per contemplare il panorama. Uno scenario che nessuno ha mai visto prima. Un'impresa senza precedenti, a lungo sognata: la conquista della vetta dell'Everest, il monte più alto del mondo. Infatti quella cima, che si erge maestosa e possente nel bel mezzo della catena dell'Himalaya, circondata da Tibet e Nepal, fino a quel momento inviolata, aveva stroncato tutti i precedenti tentativi di conquista. I compagni di spedizione di Hillary, Tom Bourdillon e Charles Evans, pochi giorni prima sono giunti a meno di cento metri dalla cima, ma sono stati costretti a tornare indietro. Più tardi, generosamente, Hillary accrediterà il suo trionfo al lavoro di squadra, lodando gli sforzi di Bourdillon ed Evans nel verificare la via. Ma il piede che per primo calca il punto più alto della Terra è il suo.

È un'impresa che merita di essere raccontata. Il monte Everest venne chiamato così nel 1865 dalla Royal Geographical Society, in onore di Sir George Everest, che aveva lavorato per molti anni come responsabile dei geografi britannici in India al servizio della Corona. La montagna era conosciuta in Nepal come Sagaramatha ("dio del cielo") e in Tibet come Chomolungma ("dea madre della terra"). Sir George contestò l'onore della dedica al proprio nome perché esso non poteva essere ben pronunciato né tradotto in lingua hindi. Ma, che gli piacesse o no, il nome rimase e tutti noi conosciamo la vetta come Everest. I forti venti, l'ossigeno rarefatto, le cascate di ghiaccio, le valanghe, le temperature spaventosamente basse e le bufere di neve rendono la salita fuori dalle possibilità umane. Eppure, nel 1885 Clinton Thomas Dent, allora presidente dell'Alpine Club, la dichiarò possibile. Ci sarebbero voluti però 68 anni per dimostrare che aveva ragione.

Diversi tentativi precedettero la spedizione di Hillary. George Mallory e Guy Bullock guidarono una missione esplorativa nel 1921, scoprendo la via ►

Edmund Hillary all'epoca della storica impresa per la conquista del Tetto del Mondo, nel 1953.

La conquista dell'Everest

Le 10 spedizioni che precedettero Edmund Hillary e i motivi per cui non raggiunsero mai la vetta

1922

Alpinisti: Charles Granville Bruce, Edward Lisle Strutt, George Mallory, George Finch, Geoffrey Bruce.
Perché fallirono: dopo tre tentativi, una valanga travolse 7 sherpa: furono le prime morti registrate sull'Everest.

1924

Alpinisti: George Mallory, Andrew Irvine, Edward Norton.
Perché fallirono: Mallory e Irvine morirono nella scalata. Il corpo di Mallory fu ritrovato solo nel 1999.

1933

Alpinisti: Hugh Ruttledge, Lawrence Wager, Percy Wyn-Harris, Eric Shipton, Frank Smythe.
Perché fallirono: Wager e Wyn-Harris persero la strada e tornarono indietro in condizioni di scarso innevamento. Shipton rinunciò per un malore.

1935

Alpinisti: Eric Shipton, Bill Tilman, Charles Wigram, Edmund Wigram, Tenzing Norgay.
Perché fallirono: la loro spedizione fu solo esplorativa. Identificarono correttamente il Western Cwm come possibile via.

1936

Alpinisti: Hugh Ruttledge, Bill Tilman, Frank Smythe, Percy Wyn-Harris, Dan Bryant.
Perché fallirono: l'anticipazione del monsone fece abortire il secondo tentativo di Ruttledge. Travolta da una valanga, la squadra sopravvisse a stento.

1938

Alpinisti: Bill Tilman, Eric Shipton, Frank Smythe, Noel Odell, Peter Lloyd.
Perché fallirono: priva di scorte di ossigeno, la squadra abbandonò l'impresa, anche per le cattive condizioni atmosferiche.

1947

Alpinisti: Earl Denman, Tenzing Norgay, Ang Dawa.
Perché fallirono: fu una spedizione clandestina, entrata illegalmente in Tibet; fallì per le condizioni climatiche e l'equipaggiamento inadeguato.

1950

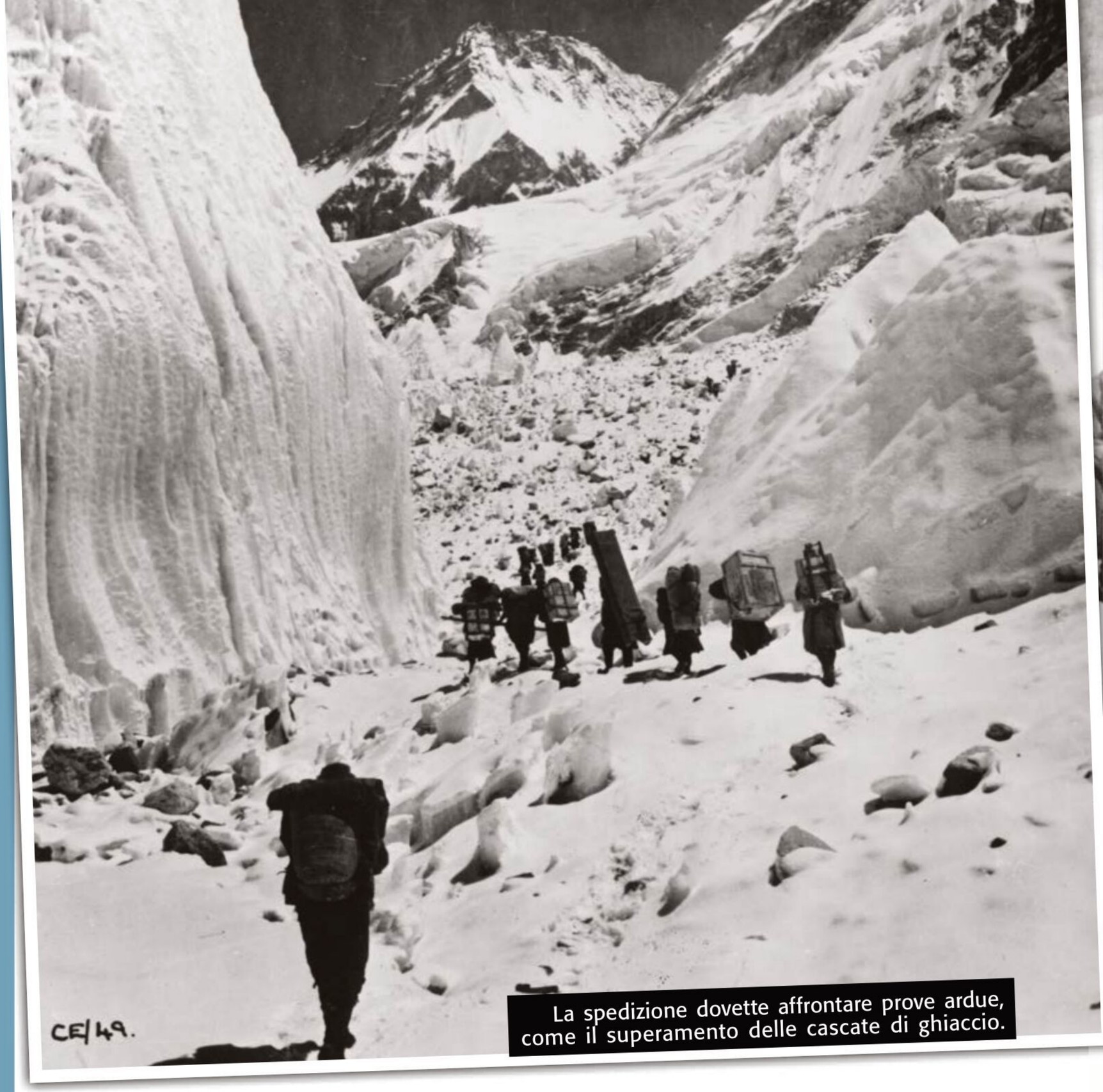
Alpinisti: Bill Tilman, Charles Houston, Oscar Houston, Betsy Cowles.
Perché fallirono: un'altra spedizione esplorativa, per studiare un approccio da Sud.

1951

Alpinisti: Eric Shipton, Edmund Hillary, Tom Bourdillon, W.H. Murray, Michael Ward.
Perché fallirono: fu un altro sopralluogo mirante a esplorare la potenziale nuova via del Western Cwm. Un crepaccio insuperabile la fermò.

1952

Alpinisti: Edouard Wyss-Dunant, Raymond Lambert, Tenzing Norgay, René Aubert, Léon Flory.
Perché fallirono: le scalate furono due: una, esplorativa, fallì per carenza di provviste; la seconda a causa del maltempo.



La spedizione dovette affrontare prove ardue, come il superamento delle cascate di ghiaccio.

GRAN PARTE DELLA SQUADRA RITORNÒ AL CAMPO VII A CAUSA DELLE AVVERSITÀ, MA HILLARY E TENZING NON SI FERMARONO.

settentrionale dal Tibet (l'approccio di sud-est, dal Nepal, è decisamente meno arduo). L'anno seguente George Finch fu il primo a tentare la scalata con bombole di ossigeno: toccò quota 8.320 m, la più alta mai raggiunta ufficialmente da un essere umano, prima di essere costretto a rinunciare. Sempre nel 1922, Mallory ci provò di nuovo, e ritentò ancora nel 1924: fu questa la sua ultima scalata, dalla quale non tornarono più né lui né il suo compagno Andrew Irvine. Il corpo di Mallory fu ritrovato solo 75 anni più tardi, nel 1999, in un bacino di neve sulla parete nord.

Hugh Ruttledge compì due "attacchi" sfortunati alla parete nord, nel 1933 e nel 1936. Dopo che la Cina chiuse agli occidentali l'accesso dal Tibet nel 1950, in quello stesso anno Bill Tilman tentò la via di sud-est. Lo sherpa Tenzing e Raymond Lambert segnarono un nuovo record di altitudine nel corso della spedizione svizzera guidata da Edouard Wyss-Dunant, nel 1952, toccando quota 8.610 m. Fu proprio quell'esperienza a rendere preziosa la partecipazione di Tenzing alla spedizione di Hillary nel 1953.

L'avventura destinata a entrare nella Storia costituì il nono tentativo inglese di vincere l'Everest, e venne guidata dal colonnello John Hunt. Insignito del Distinguished Service Order per la sua condotta come tenente colonnello durante la Seconda guerra mondiale, Hunt occupava una posizione di rilievo presso il quartier generale supremo delle forze alleate allorché ricevette l'invito del comitato himalayano del Club Alpino e della Royal Geographic Society. La sua esperienza di leadership militare unita alle credenziali di provetto alpinista (aveva preso parte a una spedizione per la ricerca dello yeti in Himalaya, nel 1937) lo rendevano la persona più qualificata, benché qualcuno gli avrebbe preferito Eric Shipton, che nel 1952 aveva guidato una scalata (purtroppo fallita) sul monte Cho Oyu. In realtà molti rocciatori della squadra di Hunt, fra cui lo stesso Hillary, erano veterani dell'ascensione sul monte Cho Oyu, posto fra Cina e Nepal.

Il team guidato da Hunt annoverava i medici Michael Ward, Griffith Pugh e Charles Evans (che era anche il vice-capo della spedizione); gli scienziati George Band, Tom Bourdillon e Michael Westmacott; i fotografi Tom Stobart e Alfred Gregory; il giornalista James Morris; l'organizzatore Charles Wylie; i tecnici George Lowe e Wilfred Noyce. Il gruppo era accompagnato da ben 362 portatori, di cui 20 sherpa esperti delle montagne di Tibet e Nepal, che trasportavano 5 tonnellate di bagaglio. E, naturalmente, c'era Edmund Hillary.

La spedizione del 1953, qui ripresa il 31 maggio, comprendeva 15 provetti alpinisti e molti portatori locali, che parteciparono a varie fasi dell'impresa.

Le bombole di ossigeno, indispensabili a quote elevate, costituivano però un fardello ulteriore da trasportare.

Nativo di Auckland, in Nuova Zelanda, Hillary era stato un alpinista entusiasta fin dall'adolescenza. Aveva intrapreso la sua prima grande scalata nel 1939, all'età di 20 anni, raggiungendo la vetta del monte Ollivier, in Nuova Zelanda: 1.933 metri. Pur pacifista, si era arruolato come navigatore nella Royal New Zealand Air Force durante la Seconda guerra mondiale, ma subito dopo era tornato all'alpinismo. Nel 1948 era salito sulla vetta più alta della Nuova Zelanda, il monte Cooke (3.724 m). Fu durante un viaggio sulle Alpi affrontato con il collega e compatriota Lowe che i due appresero di essere stati selezionati per la spedizione sull'Everest. Poiché i monsoni rendono questa montagna impraticabile per gran parte dell'anno, per effettuare la spedizione fu scelto un periodo di relativa calma, fra l'aprile e il maggio del 1953.

Il campo base fu allestito in marzo. Mentre fervevano i preparativi, Hillary si allontanò da solo per esaminare la cascata di ghiaccio del Khumbu, poco più avanti. Il percorso era di poche centinaia di metri, ma per compierlo gli ci volle più di un'ora. Ciò che vide era sconfortante, molto peggio di quanto si era aspettato.

Mentre la squadra di Hillary dava inizio alla marcia, Westmacott scolpiva faticosamente una serie di rozzi gradini nelle pareti di ghiaccio che s'innalzavano sopra un crepaccio vertiginoso: l'opera fu battezzata Mike's Horror, "l'orrore di Mike". Ulteriori punti di riferimento su quel percorso rischioso sarebbero stati soprannominati Ghastly Crevasse ("crepaccio spettrale"), Nutcracker ("schiaccianoci"), Hellfire Alley ("vicolo del fuoco infernale") e Atom Bomb Area ("zona della bomba atomica"): proprio qui Hillary rischiò grosso quando un cornicione crollò, trascinandolo nel precipizio. Tenzing riuscì a salvarlo e la brutta avventura si risolse per il meglio; ma nel suo diario, Hillary ammise di essere rimasto scosso dall'avvenimento.

Alla fine il gruppo raggiunse un traballante ponte di corda sospeso sopra un abisso di ghiaccio, residuo della spedizione svizzera del 1952. Gli sherpa avevano faticato parecchio a trasportare fin lì delle scale di alluminio, ma finalmente lo scopo di quello sforzo divenne chiaro: mettendole insieme, costituivano una struttura abbastanza lunga e resistente da permettere l'attraversamento del crepaccio. Hillary fu il primo a strisciarvi sopra per affrontare la sfida successiva. Si trattava del Western Cwm, una valle più o meno pianeggiante, chiamata così da Mallory nel 1921 e nota anche come Valle del Silenzio.

La valle si rivelò più ripida del previsto, ma alla fine riservava una piacevole sorpresa: Hillary e Tenzing trovarono una scorta di cibo ►

UN TEAM MAGNIFICO

Ecco chi erano i compagni di Edmund Hillary durante quella mitica scalata

John Hunt

Capo della spedizione

Aveva scalato sia le Alpi che l'Himalaya. Dopo la Seconda guerra mondiale entrò nel quartier generale supremo delle forze di spedizione alleate, dove venne invitato a guidare la spedizione del 1953.

Tenzing Norgay

Guida/scalatore

Nato nel Nepal nordorientale, lo sherpa era stato sul punto di diventare un monaco buddista prima di scegliere la carriera di rocciatore e di guida. Aveva già partecipato alla spedizione sull'Everest guidata da Shipton nel 1935.

George Lowe

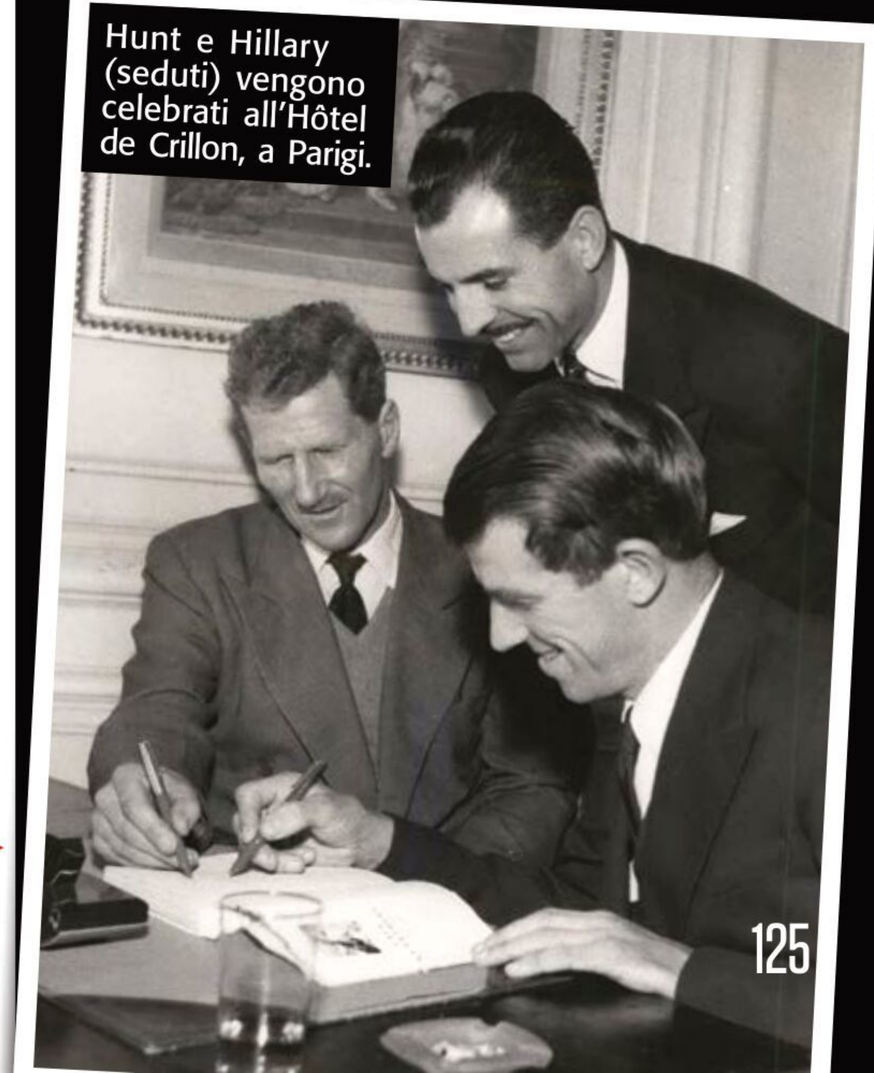
Scalatore

Nato in Nuova Zelanda, era professore e grande appassionato di alpinismo. Aveva conosciuto Edmund Hillary durante una vacanza sulle Alpi meridionali.

Alfred Gregory

Fotografo/scalatore

Gregory era cresciuto in Inghilterra, a Blackpool, e aveva iniziato la sua carriera di rocciatore nel Lake District e in Scozia. Le sue foto dell'Everest e di altre spedizioni fecero il giro del mondo.



Hunt e Hillary (seduti) vengono celebrati all'Hôtel de Crillon, a Parigi.

LA STRADA PER LA VETTA

Nel 1953 Hillary, Tenzing e la loro nutrita squadra impiegarono quasi due mesi per completare la scalata

IN VETTA
29 maggio
Non più grande di un piccolo tavolo, la sommità può ospitare soltanto Hillary e Tenzing, in piedi uno accanto all'altro sulla cima del mondo.

MANCA POCO
26 maggio
A 91 m dalla cima, Bourdillon ed Evans devono rinunciare. Hillary e Tenzing proseguono, dopo aver individuato la strada.

PARETE LHOTSE
4 maggio
1.125 m di compatto ghiaccio azzurro che s'inerpicano verso il cielo con pendenze comprese fra i 40 e gli 80 gradi.

CAMPO VII
17 maggio
Hillary e Tenzing compiono il percorso dal Campo IV al Campo VII e ritorno con le provviste: 1.500 m in 30 ore.

CAMPO IV
24 aprile
La squadra raggiunge il Campo IV, equipaggiata con tre tonnellate di provviste e materiale trasportate dai portatori e dagli sherpa.

WESTERN CWM
2 maggio
Conosciuto come Valle del Silenzio, è un circolo ai piedi della parete Lhotse: un luogo riposante, dopo la cascata di ghiaccio del Khumbu.

CAMPO II
15 aprile
I lavori per organizzare l'attraversamento del ghiacciaio Khumbu si protraggono per quasi una settimana. Ogni giorno, dopo aver preparato un nuovo tratto del percorso, Hillary e gli sherpa devono ritornare al campo base.

CAMPO BASE
12 aprile
A 30 giorni di marcia da Katmandu viene stabilito il campo base.

IN NUMERI

4.500 KG
il peso del bagaglio trasportato dalla spedizione del 1953

362
i portatori che parteciparono all'impresa alpinistica

320 KMH
la massima forza del vento registrata sul monte Everest

-80 °C
la temperatura più rigida alle quote maggiori

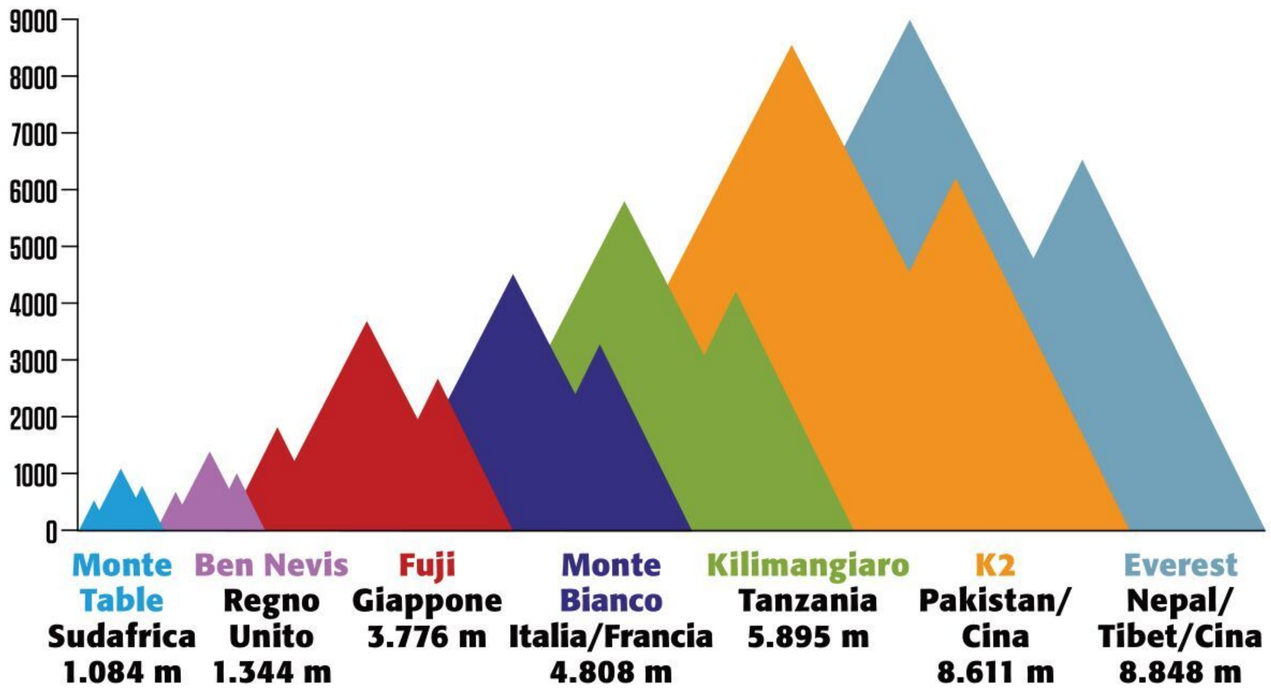
10 KM
le corde utilizzate ogni anno per scalare il solo Colle Sud

1970
l'anno in cui l'Everest fu disceso con gli sci per la prima volta

Respiratore a ossigeno
La squadra di Hillary usava un sistema di ossigenazione a circuito chiuso, in grado di escludere l'aria sottile del pericoloso ambiente nel quale operava.

Piccozza
La piccozza multiuso, ideale per arrampicarsi su sentieri scoscesi, superare scalini di roccia e frenare la discesa in caso di caduta, aveva la testa di acciaio temperato.

Scarponi
Le calzature della squadra erano disegnate per essere leggere, dato che i ramponi di acciaio vi aggiungevano un peso considerevole.



Lo sherpa Tenzing Norgay era un portatore di vastissima esperienza: aveva partecipato alla sua prima scalata nel 1935.

Edmund Hillary (senza maschera) e Tenzing Norgay ripresi durante una pausa. Le scalate ad alta quota impongono numerose soste, dovute alla rarefazione dell'ossigeno nell'aria.

NELLA RICERCA DI UNA VIA PER GIUNGERE ALLA VETTA, HILLARY SPERIMENTÒ PIÙ VOLTE PASSAGGI PERICOLOSISSIMI, CHE RESERO L'IMPRESA INCERTA FINO ALL'ULTIMO.

residuo della spedizione svizzera, che comprendeva formaggio, pancetta, porridge e marmellata. Nessuno, quella notte, mangiò le razioni dell'esercito britannico. La spedizione, ormai, era sul ghiacciaio da quasi un mese.

Il prossimo obiettivo di Hillary era la parete Lhotse, un muro di ghiaccio alto 1.125 m, dove le bombole di ossigeno di nuova concezione, progettate da Bourdillon, sarebbero state messe alla prova. La base della parete si trova a quota 6.605 m, dove diventa già abbastanza difficile respirare. Lo sforzo della salita e soprattutto la rarefazione di ossigeno in alta quota rendono l'ipossia (mancanza di ossigeno), il mal di montagna e l'edema cerebrale e polmonare (formazione di liquido) rischi concreti. Non a caso, lo svizzero Edouard Wyss-Dunant aveva ribattezzato la parete Lhotse "Zona della Morte".

Ancora una volta Hillary e Tenzing presero il comando, tracciando la via per il Colle Sud, il passo tra il Lhotse e l'Everest, intagliando quanti più appigli potevano per gli altri membri della squadra, che li seguivano in condizioni proibitive. Molti erano sherpa, che trasportavano pesi di circa 15 kg; quando uno di loro sentiva di non riuscire a procedere, Wylie prendeva il suo zaino. Le basi per l'attacco alla cima erano state gettate, e gran parte della squadra fece ritorno al campo VII. Ma Hillary e Tenzing si spinsero oltre per approntare il campo finale, 460 m più in alto, sulla cresta della vetta.

Una tragedia sfiorata

Dopo sei settimane l'obiettivo era in vista, ma conquistarlo avrebbe richiesto una determinazione quasi sovrumana e altri due giorni di lotta in un territorio in gran parte inesplorato. In un certo senso, pur se vicinissimi alla meta, erano solo all'inizio.

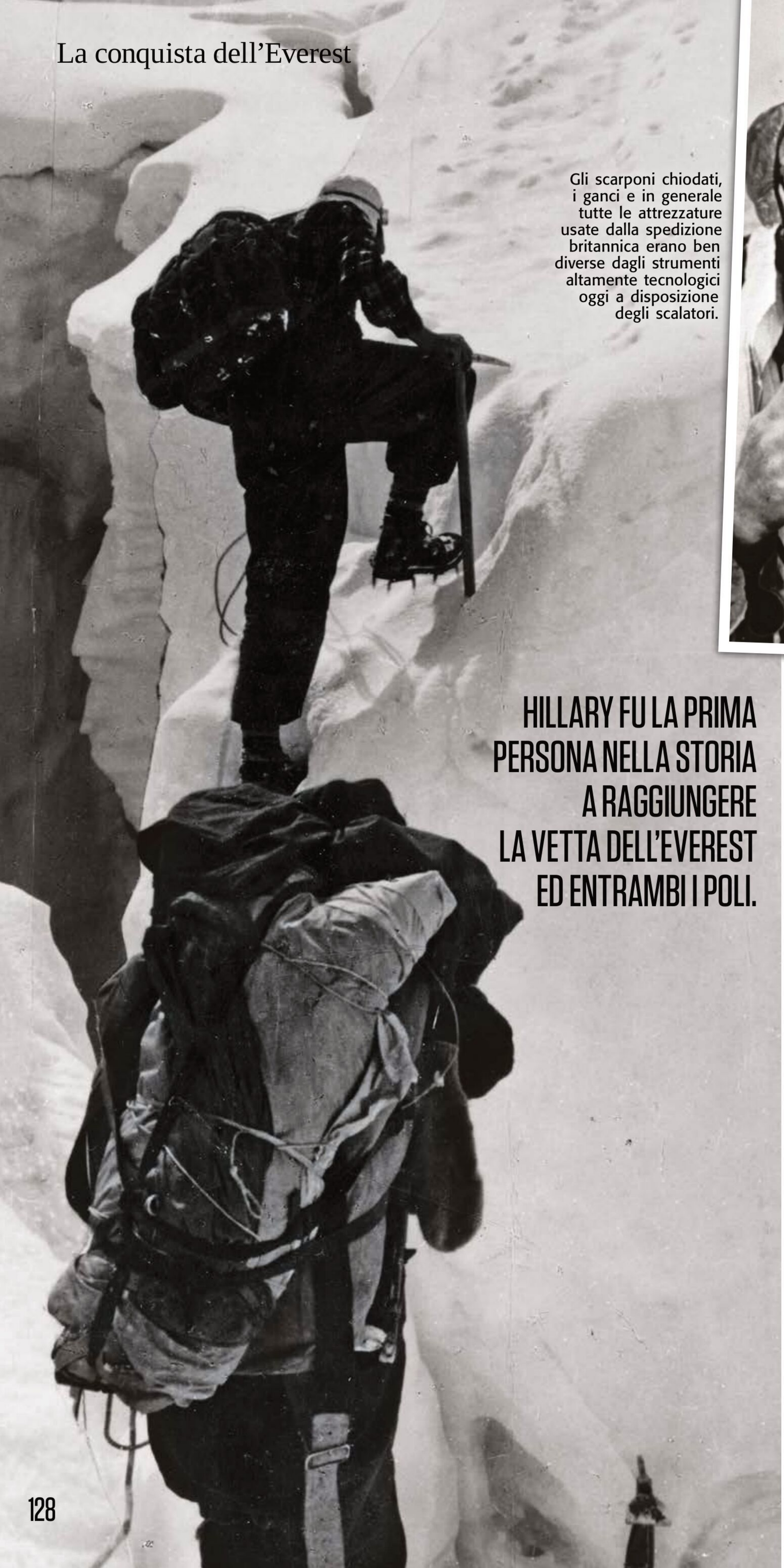
Una volta che tutti ebbero raggiunto il campo sulla cresta, furono ancora una volta Bourdillon ed Evans a compiere il primo, penoso sforzo per l'avvicinamento alla cima da sud, individuando le vie che avrebbero poi seguito Hillary e Tenzing. Iniziarono con un'andatura straordinaria, di 300 m all'ora, ma finirono per combattere con il malfunzionamento delle bombole di ossigeno, dovuto alla rottura di una valvola. Così, quando ormai erano a meno di 100 m dalla vetta, furono purtroppo costretti a tornare indietro. Il viaggio di ritorno fu quasi peggiore di quello di andata: Bourdillon perse l'equilibrio finendo contro Evans, e i due precipitarono lungo il versante della montagna. ►

L'OPINIONE DELL'ESPERTO

Hillary riuscì a raggiungere la cima dell'Everest nel 1953 perché, l'anno prima, la spedizione svizzera ce l'aveva quasi fatta, con Raymond Lambert e Tenzing giunti ad appena 237 m dalla vetta. Soltanto l'ultimissima parte della scalata di Hillary e Tenzing si svolse su terreno davvero sconosciuto.

Anche l'eccezionale guida e la superba logistica del capospedizione, John Hunt, hanno contribuito grandemente al successo dell'impresa, così come il sostegno di tutta la squadra, che compì il percorso fino al Colle Sud.

Quel giorno, sulla vetta più alta del nostro pianeta si è compiuta una magnifica prova alpinistica, che ha messo in luce il coraggio, la forza e la determinazione di alcuni tra gli scalatori più capaci e preparati di quel periodo. Da allora in poi, la storia di questo sport non sarabbe stata più la stessa.



Gli scarponi chiodati, i ganci e in generale tutte le attrezzature usate dalla spedizione britannica erano ben diverse dagli strumenti altamente tecnologici oggi a disposizione degli scalatori.

HILLARY FU LA PRIMA PERSONA NELLA STORIA A RAGGIUNGERE LA VETTA DELL’EVEREST ED ENTRAMBI I POLI.

Sopravvissero entrambi, ma certo si trattò di un modo molto poco ortodosso di fare ritorno al campo. Più tardi Hillary ammise di aver provato una gioia perversa per il fallimento dei due: ora aveva l’opportunità di essere lui il primo uomo a conquistare l’Everest.

Il momento fu deciso la mattina del 27 maggio. Anche Tenzing era consapevole di quanto sarebbero state importanti le ore seguenti per il successo dell’impresa, e fallire dopo tante fatiche e difficoltà sarebbe stato insopportabile. Alle 8,45 la coppia partì, sfidando i venti impetuosi insieme a Lowe, Gregory e allo sherpa Ang Nyima. Avanzarono testardamente in direzione della cresta di sudest, ma alle 14,30 Lowe, Gregory e Nyima, esausti, si arresero e decisero di tornare indietro, lasciando Hillary e Tenzing soli sopra le nuvole. Quando si accamparono per la notte, Hillary commise l’errore madornale di lasciare gli scarponi fuori della tenda. La mattina li trovò congelati: dovette letteralmente cuocerli sul fornello da campo prima di poterli calzare di nuovo.

Soltanto in due alla meta

Dopo aver fatto una colazione a base di succo di limone e sardine, alle 6,30 la coppia partì per affrontare gli ultimi 400 m, tutti in verticale. Ogni tanto Tenzing affondava nella neve fino alla cintola, sotto la costante minaccia di una valanga. Alle 9, giunti a 8.809 metri di altezza, Hillary scorse una via verso la cima: una strada decisamente pericolosa, ma percorribile. Una cornice di ghiaccio sulla parete Kangshung, che già cominciava a staccarsi, sembrava poter sopportare il peso di un uomo. Se si fosse sbagliato, il risultato sarebbe stato un volo di 3.000 metri per poi schiantarsi sul ghiacciaio sottostante. Ma Hillary aveva occhio e per fortuna non si sbagliò: mise piede sulla

Hillary osserva Lowe mentre comunica con il campo base tramite ricetrasmittente.

vetta dell'Everest alle ore 11,30, seguito poco dopo da Tenzing. La sommità del monte era ampia a sufficienza da permettere loro di stare in piedi fianco a fianco. In preda all'emozione, i due si tolsero i respiratori e si abbracciarono. Piantarono alcune bandiere, seppellirono qualche "offerta" (Tenzing alcuni dolci e una matita appartenuta alla figlia, Hillary una piccola croce), scattarono un po' di fotografie e, dopo soli 18 minuti, iniziarono una discesa rapida ma pericolosa. Tornarono al Campo del Colle Sud alle 4 del pomeriggio. «Bene», disse Hillary a Lowe, una volta arrivato, «gliele abbiamo suonate al vecchio bastardo».

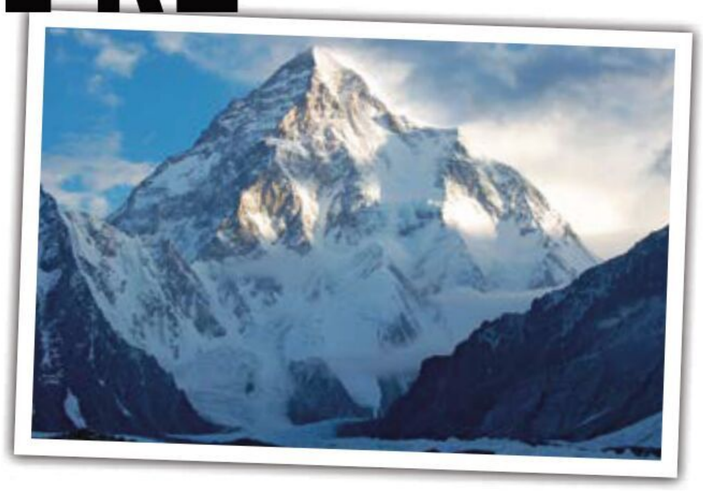
La notizia della conquista giunse in Gran Bretagna lo stesso giorno dell'incoronazione di Elisabetta II, il 2 giugno. Un'infinità di premi da parte dei governi di Gran Bretagna, India e Tibet attendeva l'intera squadra. Negli anni seguenti, Tenzing divenne il primo direttore di formazione sul campo presso l'Himalayan Mountaineering Institute di Darjeeling, dopodiché fondò la propria compagnia di trekking, la Tenzing Norgay Adventures.

Hillary, nel frattempo, fu protagonista di altre avventure, raggiungendo il Polo Sud a piedi, nel 1959, e il Polo Nord in aereo, nel 1985. Si dedicò poi interamente alla filantropia, in particolare per aiutare il popolo Sherpa, costruendo scuole e ospedali in Nepal attraverso la fondazione Himalayan Trust.

Più tardi avrebbe raccontato cosa aveva fatto mentre si trovava sulla vetta dell'Everest, nel punto più alto del mondo: «Ho guardato oltre la valle, verso il grande picco del Makalu e mentalmente ho elaborato un percorso attraverso cui poterlo scalare... Questa è stata la prova che se anche ero in piedi sulla cima del mondo, non era finita. Stavo ancora cercando altre sfide da affrontare». ■

IL NOSTRO TRICOLORE SVENTOLA SUL K2

La seconda vetta più alta del mondo, considerata da tutti la più ardua, venne violata dagli italiani nel 1954



Poco più di un anno dopo la clamorosa conquista dell'Everest, un'altra straordinaria impresa avrebbe scosso il mondo: il 31 luglio 1954 una spedizione italiana violò il temibile K2, la seconda vetta più alta del mondo.

Con i suoi 8.611 metri, il K2 è la cima che presenta in assoluto le maggiori difficoltà alpinistiche del pianeta a causa della sua conformazione e dell'eccezionale instabilità del clima: pareti ripidissime, passaggi pericolosi, clima imprevedibile, tempeste che durano giorni.

Dal 1902 al 1954 i tentativi di raggiungere questa vetta furono cinque: il primo venne compiuto dal famigerato esoterista inglese Aleister Crowley, che a quota 6.600 rimase bloccato dalle proibitive condizioni climatiche; nel 1909 l'impresa fu ritentata da una spedizione italiana guidata da Luigi Amedeo di Savoia, duca degli Abruzzi, che scoprì la via lungo lo sperone est della montagna (nota ancora oggi come Sperone degli Abruzzi) ma non riuscì a raggiungere la vetta. Per quasi trent'anni nessuno parlò più del K2, finché nel 1938 e nel 1939 due spedizioni statunitensi tentarono nuovamente la sorte: la prima si arrese a quota 7.800, sprovvista di fiammiferi per accendere le stufe; la seconda raggiunse quota 8.200, ma abbandonò dopo la morte del milionario Dudley Wolfe (prima vittima accertata del K2), i cui resti, portati a valle da una valanga, vennero ritrovati solo nel 2002.

Seguì una lunga pausa; poi, nel 1953, una squadra statunitense attaccò la montagna, andando incontro a una nuova tragedia: un alpinista colpito da tromboflebite ed edema polmonare fu spazzato via da una valanga mentre i compagni cercavano di trasportarlo a valle. Contrariamente a tutte le previsioni, però, la cima fu finalmente conquistata l'anno successivo. L'impresa, destinata a entrare nella Storia consacrando il K2 come la "montagna degli italiani", fu compiuta dalla spedizione guidata dal geologo e alpinista Ardito Desio. A mettere piede in vetta furono materialmente Achille Compagnoni e Lino Lacedelli, con l'aiuto di Walter Bonatti, Erich Abram e Ubaldo Rey. Nonostante il successo, la spedizione fu travolta da una singolare specie di valanga: quella delle polemiche sulla gestione dell'impresa.

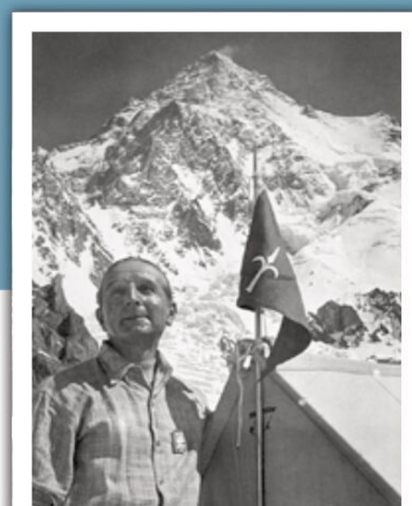
Ad Ardito Desio fu rimproverato di aver escluso dalla spedizione alpinisti esperti come Riccardo Cassin e Cesare Maestri; Compagnoni e Lacedelli furono accusati di non aver prestato soccorso a Bonatti e al portatore Mahdi, che pure avevano trasportato fino a quota 8.100 le bombole di ossigeno. Bonatti e Mahdi, senza i quali il K2 sarebbe rimasto inviolato, se la cavarono per il rotto della cuffia: costretti a bivaccare all'aperto in condizioni climatiche estreme, senza tenda né sacchi a pelo, sopravvissero all'assideramento, anche se Mahdi subì l'amputazione di tutte le dita dei piedi. Le accuse si susseguirono per 54 anni, fino al riconoscimento del contributo sostanziale di Bonatti e Mahdi. Ma i litigi e le polemiche non scalfiscono la grandezza di quell'esperienza sportiva e umana.

DESIO, ARDITO DI NOME E DI FATTO

"Nel nome, il destino", dicevano gli antichi Romani. E certamente l'uomo straordinario che fu Ardito Desio mai avrebbe potuto avere nome più azzeccato.

Nato nel 1897 a Palmanova, le montagne diventano da subito il suo pane. Finita la Grande Guerra, a cui partecipa arruolandosi nel battaglione lombardo dei volontari ciclisti insieme a molti futuristi, come Marinetti, Boccioni e Sant'Elia, si laurea in Scienze naturali con una tesi in geologia. Inizia per lui una carriera folgorante, che nel giro di pochi anni lo porta ad affermarsi come illustre docente universitario e autorevole esperto, anche grazie alla sua incessante attività di esploratore, che lo porterà in Africa (fu lui a scoprire il petrolio in Libia) e in Asia centrale.

Noto fra gli addetti ai lavori di tutto il mondo, anche per i suoi numerosi saggi (oltre 400 pubblicazioni di geologia, geografia, paleontologia, idrologia), il suo nome diventa familiare al grande pubblico nel 1954, quando la sua spedizione è la prima a violare il K2, la cima più pericolosa del mondo. «A volte dimentico di invecchiare», soleva dire: morì nel 2001, a 104 anni.



I GRANDI ESPLORATORI

Bimestrale - prezzo di copertina 9,90 €

Realizzazione editoriale a cura di:
Dumas S.r.l. di Guglielmo Duccoli
Testi: Andrea Angiolino, Stefano Bandera, Alessandra Colla, Stefano Di Marino, Enza Fontana, Maurizio Fortini, Giovanni La Mantora, Luigi Lo Forti, Marco Meccarelli, Mario Pivano, Nello U. Valeriani

Immagini: Creative Commons, Denstar, Historyca, Wikimedia/Wikipedia

Impaginazione: Fabrizio Conti

Sprea S.p.A.
Socio Unico - direzione e coordinamento Gestione Editoriale S.p.A.
Sede Legale: Via Torino, 51 20063 Cernusco Sul Naviglio (Mi) - Italia
PI 12770820152- Iscrizione camera Commercio 00746350149
Per informazioni, potete contattarci allo 02 924321

Presidente: Luca Sprea

CDA: Mario Sprea, Claudio Rossi (pubblicità e marketing)
Andrea Franchini (qualità editoriale)

Art director: Silvia Taietti
Coordinamento:
Gabriella Re, Silvia Vitali , Ambra Palermi (Coordinamento Editoriale), Alessandra D'Emilio, Roberta Tempesta, Elisa Croce, Lara Montaperto (Segreteria Editoriale), Francesca Sigismondi (ufficio legale), Tiziana Rosato (acquisti e produzione)

Amministrazione: Erika Colombo (responsabile), Virginia Argero, Irene Citino, Sara Palestra, Danilo Chiesa - amministrazione@sprea.it

PUBBLICITÀ
Segreteria Marketing: Emanuela Mapelli - Tel. 02 92432244
pubblicita@sprea.it

SERVIZIO QUALITÀ EDICOLANTI E DL
Sonia Lancellotti, Laura Galimberti : tel. 02 92432295/440
distribuzione@sprea.it

FOREIGN RIGHTS
Gabriella Re: tel . 02 92432262 - international@sprea.it

Direttore responsabile: Luca Sprea

Conoscere la Storia, pubblicazione registrata al Tribunale di Milano il 15.11.2007 con il numero 717

Distributore per l'Italia: Press-Di Distribuzione stampa e multimedia s.r.l. 20090 Segrate. ISSN: 2283-8449

Stampa: Arti Grafiche Boccia S.p.A.- Salerno

Copyright Sprea S.p.A.

La Sprea S.p.A. titolare esclusiva della testata Conoscere la Storia tutti i diritti di pubblicazione e di diffusione in Italia. L'utilizzo da parte di terzi di testi, fotografie e disegni, anche parziale, è vietato. L'Editore si dichiara pienamente disponibile a valutare - e se del caso regolare - le eventuali spettanze di terzi per la pubblicazione di immagini di cui non sia stato eventualmente possibile reperire la fonte. Informativa e Consenso in materia di trattamento dei dati personali (Codice Privacy d.lgs. 196/03). Nel vigore del D.Lgs 196/03 il Titolare del trattamento dei dati personali, ex art. 28 D.Lgs. 196/03, è Sprea S.p.A. (di seguito anche "Sprea"), con sede legale in Via Torino, 51 Cernusco sul Naviglio (MI). Per informazioni potete contattarci allo 02924321. La stessa La informa che i Suoi dati, eventualmente da Lei trasmessi alla Sprea, verranno raccolti, trattati e conservati nel rispetto del decreto legislativo ora enunciato anche per attività connesse all'azienda. La avvisiamo, inoltre, che i Suoi dati potranno essere comunicati e/o trattati (sempre nel rispetto della legge), anche all'estero, da società e/o persone che prestano servizi in favore della Sprea. In ogni momento Lei potrà chiedere la modifica, la correzione e/o la cancellazione dei Suoi dati ovvero esercitare tutti i diritti previsti dagli artt. 7 e ss. del D.Lgs. 196/03 mediante comunicazione scritta alla Sprea e/o direttamente al personale Incaricato preposto al trattamento dei dati. La lettura della presente informativa deve intendersi quale presa visione dell'Informativa ex art. 13 D.Lgs. 196/03 e l'invio dei Suoi dati personali alla Sprea varrà quale consenso espresso al trattamento dei dati personali secondo quanto sopra specificato. L'invio di materiale (testi, fotografie, disegni, etc.) alla Sprea S.p.A. deve intendersi quale espressa autorizzazione alla loro libera utilizzazione da parte di Sprea S.p.A. Per qualsiasi fine e a titolo gratuito, e comunque, a titolo di esempio, alla pubblicazione gratuita su qualsiasi supporto cartaceo e non, su qualsiasi pubblicazione (anche non della Sprea S.p.A.), in qualsiasi canale di vendita e Paese del mondo.

Il materiale inviato alla redazione non potrà essere restituito.

È IN EDICOLA

ROMA POTENZA MILITARE

ROMA
POTENZA MILITARE

DOCUMENTI STORICI GUERRE E GUERRIERI

CHE MACCHINE MILITARI USAVANO?

LA CAVALLERIA ERA FONDAMENTALE?

LA TESTUGGINE ERA VERAMENTE IMBATTIBILE?

LA GERARCHIA MILITARE?

COSA LI RENDEVA INVINCIBILI?

GALLIA
Caio Giulio Cesare
51 a.C.

DACIA
Traiano
107 d.C.

MACEDONIA
Lucio Mummio
146 a.C.

PONTO
Pompeo Magno
63 a.C.

HISPANIA
Ottaviano Augusto
17 a.C.

AFRICA
Scipione l'Emiliano
146 a.C.

EGITTO
Ottaviano Augusto
30 a.C.

Ottaviano Augusto · Traiano · Scipione l'Emiliano · Pompeo Magno

NICHE E LE STRATEGIE CON CUI
O ROMANO CONQUISTÒ IL MONDO

Sprea Editori

ANCHE IN VERSIONE DIGITALE A 4,90€

PDF

Scansiona il QR Code

Acquista la tua copia su www.sprea.it/romamilitare

CONOSCERE LA STORIA

I GRANDI ESPLORATORI

DAL MITO ALLA REALTÀ
I primi viaggiatori del mondo antico

SULLE ORME DI MARCO POLO
L'uomo che collegò Europa e Cina

LE MOLTE FACCE DI FRANCIS DRAKE
Corsaro, ladro, marinaio e patriota

LA LUNGA CROCIERA DI DARWIN
Il giro del mondo più utile alla scienza

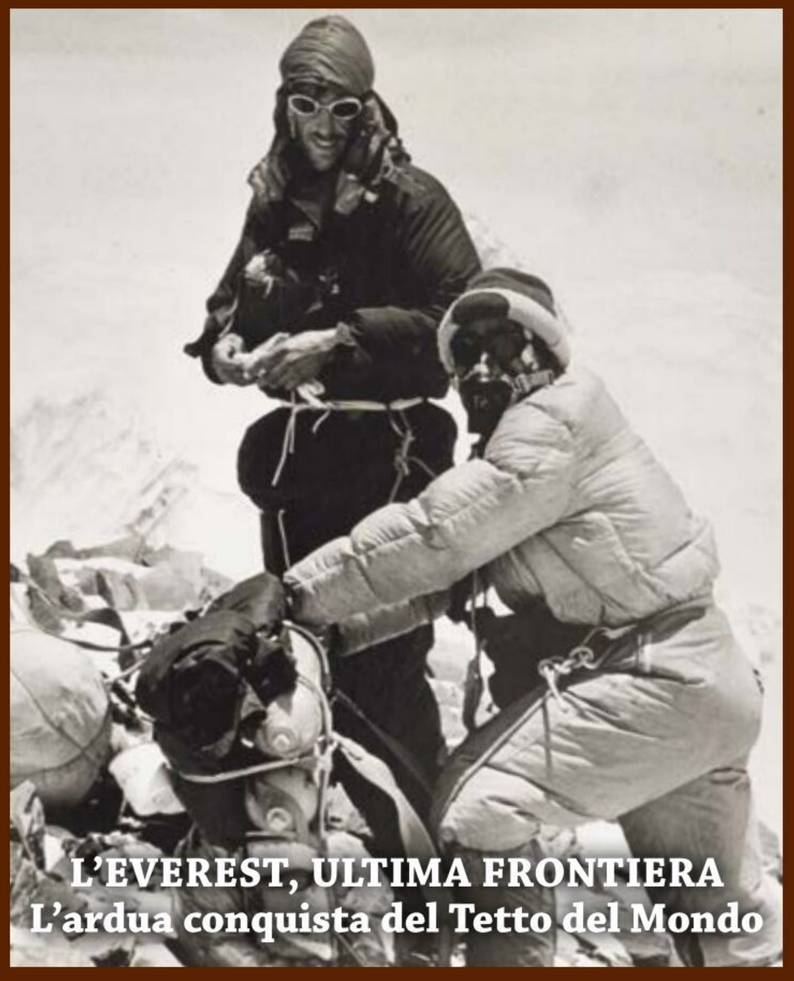
Sogno, volontà, coraggio, esperienza: sono queste le doti che trasformano semplici viaggiatori in autentici esploratori. Uomini che non si fanno piegare dalle avversità, che lottano contro tutto e tutti per oltrepassare i confini stabiliti.

ALLE SORGENTI DEL NILO
"Il dottor Livingstone, suppongo"

GLI ITALIANI NEL CONTINENTE NERO
Come e perché esplorammo l'Africa

UMBERTO NOBILE AL POLO NORD
Un'eroica e drammatica avventura

CONOSCERE LA STORIA DOSSIER N.5 - BIMESTRALE - 9,90 €
9 772283 844909 80005
P.I. 08-03-2018 MARZO/APRILE



L'EVEREST, ULTIMA FRONTIERA
L'ardua conquista del Tetto del Mondo